إنترناشيونال نت

إنترناشيونال نت
NET International

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع في جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL NET

إنترناشيونال نت أبريل 2006/ربيع أول 1427
International Net April 2006/ Rabi I 1427



بقلم مستشار التحرير



أحلام غير مشروعة



البطالة.. البطالة بيد أن القضية كالحوت الذى يلتهم أحلام وطموحات الشباب ولكن بقليل من التفكير نجد أن البطالة فى مصر ليست بطالة لعدم وجود وتوافر الوظائف، وإنما هى نوع من البطالة أسماه المختصون (بطالة أحتكاكية) بمعنى أن الفرصة موجودة والمعروض فى سوق العمل لا يناسب هذه الوظيفة، ولقد نظر المنظرون وحلل المحللون وكتب الكتاب وهاجم المعارضون ودافع المؤيدون.. الجميع يعترف أن هناك مشكلة إسمها مشكلة البطالة، لكن الجميع راح يضيع الوقت والجهد فى تحديد نسبة البطالة بين المجتمع المصرى وكذلك الأسباب والمسببات، لكن أحداً من هؤلاء لم يقدم لنا روشته واضحة المعالم أو ورقة عمل قابلة للتطبيق لحل جزء من المشكلة بيد أن هناك محاولات جادة من البعض لإيجاد حلول جزئية لهذه المشكلة.. وبالفعل نجحت بعض هذه الحلول لكن حلاً شاملاً نابع عن خطة شاملة فهو الشئ المفقود، وعلى طريق الحلول الجزئية أقترح الفصل التام بين التعليم (التثقيفى) حتى ولو كان جامعياً بين خريجى الكليات والجامعات النظرية كالحقوق والتجارة والأداب والتربية والخدمة الإجتماعية وغيرها وسوق العمل، فسوق العمل يموج ويموج بإحتياجات متعددة ومتنوعة وتخصصات نادرة أحياناً والإستثمار فى مصر فتح ذراعية لجميع الإستثمارات الأجنبية وبالفعل أصبح الطلب على تخصصات معينة ملحوظاً وخصوصاً التخصصات التقنية والتنفيذية والتشغيلية ومعظم هذه التخصصات لا رابط بينها وبين الحلقة التعليمية من الأساس والسؤال الهام الذى يطرح نفسه من هذا الصدد لماذا لا يتجه الشباب بعد مرحلة التعليم التثقيفى إلى مرحلة التعليم التشغيلى المهنى الملائم لفرص التشغيل المعروضة إن الشباب يحلم بفرصة عمل.. ولكن للأسف فرصة عمل بالحكومة وعلى المكاتب البيروقراطية العتيقة وهذه هى أحلام الشباب.. إنها أحلام غير مشروعة وغير مطلوبة وتحتاج إلى يقظة من الجميع من الشباب ومن القادة على حد سواء.. المشكلة كبيرة ومعقدة ومتشابكة وتحتاج إلى فكر غير تقليدى لتوعية الشباب إلى النظر بواقعيه إلى مشاكلهم وطرق حلولها.

عاصم السيد أحمد

إقرأ فى هذا العدد

NET International

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine
AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761267
Camden Road. Camden Town
London NW1 9DR DX:
57074 Camden town

مستشار التحرير
عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير
سيد عبد المنعم سيد

المستشار القانونى
المستشار محمد محمود بدر
المحامى بالنقض

مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد

المكاتب والمراسلون
جمهورية مصر العربية
القاهرة Tel. +2-0122586455
إسكندرية Telefax. +2-03-4275117
العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة
الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية
E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

أسرة التحرير
* ريان أحمد بدوى (+2) 0123184320
* سهير خميس (+2) 0129326936
* شرين جلال (+2) 0106929403
* صفاء القلاوى (+2) 0103954631
* عبد الرحيم مصطفى (+2) 0124614924
* ميادة محمود (+2) 0122833584
* نشأت الديهى (+2) 0123903815
* ياسمين عبد المجيد (+2) 0129077337

سوريا
* ريان/ رامى تحوف
محمول 0096394231001
0096394239440
فاكس 0096343714536

* السعودية - جدة
تليفون: (6369985) - (2) - (+966)
فاكس: (6369459) - (2) - (+966)

كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 - 1+

توزع فى جميع أنحاء العالم

« وزارة ا

الشركة القابضة للنـ

الشركة الهندسية لصـ

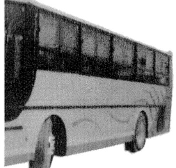
رائدة صناعة وسائل النقل فى م

كما تملك أكبر أسطول للنقل البرى والسياحى وكذلك



أتوبيس سياحى يورورايدر سوبر هاى دلك

الأتوبيسات السياحة
(٥١-٥٥) راكب

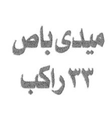


أتوبيس دايو هندسية (..



أتوبيس دايو هندسية غاز

ميدى باص
٣٣ راكب





ميدى باص هندسية

اللـــوارى
ثقيـلـة
ومتوسطة
وخفيـفة





لورى هندسية كارجو ١٢، ٩

مقر الشركة - وادى حوف - حلوان/ت: ٣٦٩٠٤١١ - ٣٦٩٠٥٣٢ (٠٠٢٠٢) فاكس: ٧
قطاع البيع/ت: ٢٦١٦٦٥٧ / ٢٦١٦٦٥٣ (٠٠٢٠٢) - ٠١٠٦٠٣٠٨٤٦ فاكس: ٦٦٤٣
النقل والسياحة / ت: ٣٦٩٢٦٠٩ / ٣/٠٠٣٠٦ (٠٠٢٠٢) فاكس: ٣٧٢١٤٠٣ مركز خ

لمزيد من المعلومات عن الاستثمار فى مصر اطلع على

...ستثمار»

...قل البحري والبري

...سناعة السيارات

...صر والعالم العربي وأفريقيا

...كبر مركز لاصلاح السيارات بفرعها بالاسكندرية



أتوبيس دايو هندسية (BH117)



(BS106...

الأتوبيسات المتوسطة
(٤٣ - ٤٧) راكب



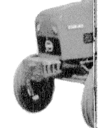
مينى باص هندسية



مينى باص
٢٩ راكب



لورى هندسية ١٢٥، ١٩٠ ح تبريد هواء
لورى هندسية ١٤١، ٢١٠ ح تبريد مياه



جرار زراعى
هندسية ٦٥ ح

وكلاء الشركات العالمية

ايفيكو
واشوك ليلاند
ودايو للاتوبيسات
ومكونات مان

...٣٧٠١٤٦ ، موقع الكترونى www.eamco.com.eg
...٢٦١ (٢٤ أ عمارات العبور - صلاح سالم - مدينة نصر)
...دمة اسكندرية: ت: ٣٦٠٨٨٣٣ / ٣٦٠٨٨٣٤ (٠٠٢٠٣) فاكس: ٣٦١٢٥٢٩ (٠٠٢٠٣)



وزارة الإستثمار
الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع احدى الشركات الرائدة العاملة فى مجال تداول الحاويات والبضائع بميناء بورسعيد ومنطقة الشرق الأوسط وقد أنُشئت الشركة لتحقيق الأهداف التالية :

- تقديم أفضل الخدمات والتسهيلات لبواخر الحاويات من مختلف الأجيال التى تتادى محطة حاويات الشركة.
- تطوير التشغيل عن طريق أحدث النظم التكنولوجية والعلمية فى تداول الحاويات لتحسين خدمات المحطة وتحقيق أعلى إنتاجية تنافسية عالمية .
- زيادة معدلات التداول عاماً بعد عام حتى وصلت الى اكثر من ٨٥٠٠٠٠حاوية مكافئة فى ٢٠٠٤/٢٠٠٥ م .
- تداول البضائع العامة والحبوب الصب بأمان وبأقل تكلفة وأعلى كفاءة من خلال الموارد البشرية ذات الخبرة العالية .

نشاط تداول الحاويات

- ساحة الحاويات ٤٣٥٠٠٠م٢
- الطاقة السنوية المخططة ٧٠٠٠٠٠حاوية مكافئة .
- المعدات : ٧ونش رصيف عملاق .

٢ونش رصيف متحرك. ٦ونش ساحة عملاق (RTG)

٣٤ونش ساحة (R.S) ٤٧جرار موانئ بالمقطورة.

نشاط تداول البضائع

يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضاعة العامة والحبوب الصب.

- الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٥٠٠٠٠ طن .
- معدل التداول ٨٠٠٠ طن / يوميا .

الميناء الجاف

- يقع على مساحة ٥٠٠٠٠م٢ بمدينة العاشر من رمضان .
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠م٢

شارعى مصطفى كامل وعزمى مبنى هيئة ميناء بورسعيد الدور السادس
WEB: www.pscchc.com E-MAIL:info@pscchc.com
ت ٣٢٣٧١٥١ - ٦٦٣٢٣٥٨٦٤ فاكس ٠٦٦٣٢٢٠٤١٩

حركة الموانى المصرية
خلال شهر يناير 2006

أجندة إنترناشونال

* تجتمع اللجنة التجارية المصرية المغربية فى الرباط يومى 1و2 أبريل الجارى برئاسة وزيرى التجارة الخارجية فى البلدين ، وذلك للإعداد لعقد اللجنة العليا المشتركة المصرية المغربية التى يرأسها الرئيس حسنى مبارك والملك محمد السادس بمدينة الرباط خلال شهر إبريل الجارى.
* تصل إعتباراً من أول أبريل الجارى مجموعة من الأفواج السياحية من بروكسل ببلچيكا إلى مطار العلمين، وذلك لزيارة معالم مرسى مطروح والعلمين وواحة سيوة.
* ينظم معهد بحوث تكنولوچيا الأغذية التابع لوزارة الزراعة المصرية بالتعاون مع المعهد العالى للسياحة والفنادق أول أبريل الجارى بمركز القاهرة الدولى المؤتمر والمعرض الدولى الأول الذى يحمل عنوان "الغذاء والسياحة مدخل إلى عالم الغد" ويفتتح المؤتمر وزيرا الزراعة والسياحة.
* يعقد بالأردن أول أبريل الجارى اللقاء الثالث لشباب العواصم العربية حيث يتناول اللقاء دور المؤسسات الشبابية فى تحصين الشباب من الأرهاب.
* يفتتح الدكتور أحمد نظيف رئيس الوزراء فى 2 أبريل الجارى المائدة المستديرة الرابعة لمجموعة الإيكونوميست التى تتزامن مع الخطوات الأصلاحية التى تنتهجها الحكومة المصرية، ويشارك فى جلسات المائدة المستديرة وزراء المالية والإستثمار والتجارة والصناعة والسياحة ومحافظ البنك المركزى وعدد من المسئولين فى البنوك وسيمون أنهمولت مستشار الحكومة البريطانية.
* يزور الرئيس اليونانى كارلوس بابولياس مصر يوم 4 أبريل الجارى حيث سيجرى محادثات حول دعم العلاقات الثنائية، كما سيلتقى فى الإسكندرية بالجالية اليونانية، وسيزور كاتدرائية الروم الأرثوذكس بعد تجديدها.
* يرعى الرئيس محمد حسنى مبارك مؤتمر المجلس الأعلى للشئون الأسلامية المقرر عقده فى الفترة من 6 إلى 9 أبريل الجارى تحت عنوان " مشكلات العالم الإسلامى وعلاجها فى ظل العولمة " ويشارك فى المؤتمر 180 شخصية إسلامية، وعدد كبير من رجال الدين وقيادات المنظمات الإسلامية العالمية .
* ينظم الإتحاد المصرى للبولينج خلال الفترة من 7 إلى 14 أبريل الجارى بالمجلس الدولى للبولينج بطولة سيناء العربية الدولية التى تقام بمناسبة الأحتفالات بأعياد سيناء، وتحت رعاية حسن صقر رئيس المجلس القومى للرياضة ويشترك فى البطولة 11 دولة عربية.
* يجتمع بأسطنبول فى الفترة من 8 إلى 13 أبريل الجارى رؤساء برلمانات دول منظمة المؤتمر الإسلامى حيث سيتم بحث التطورات الإقليمية والعالمية التى تهم دول المنظمة فى إطار الجهود التى يبذلها الأمين العام لمنظمة المؤتمر الإسلامى لتعزيز دور البرلمانات .
* تجتمع قيادات العمل المالى والمصرفى الإسلامى فى البحر الميت يوم 9 أبريل الجارى تحت رعاية الملك عبد الله الثانى وبحضور نخبة من رجال الإعلام والشخصيات الدولية حيث يتم مناقشة العديد من الأمور التى تهم الصناعة المالية الإسلامية على المستوى العالمى.
* يحتفل العالم الإسلامى يوم 10 أبريل الجارى بالمولد النبوى الشريف.
* يزور مصر فى النصف الثانى من شهر أبريل الجارى الرئيس الفرنسى چاك شيراك حيث سيبحث مع الرئيس حسنى مبارك القضايا الدولية وفى مقدمتها القضية الفلسطينية والوضع فى دارفور، وسيفتتح الرئيس شيراك رسمياً الجامعة الفرنسية، وسيلقى كلمة أمام جمعية رجال الأعمال المصرية الفرنسية.
* تقرر إقامة بطولة العالم لرفعة البنين فى القوة البدنية للأساتذة بمدينة ميامى الأمريكية فى الفترة من 19 إلى 23 أبريل الجارى، وتعد هذه البطولة أحد أبرز البطولات فى العالم.
* يحتفل العالم فى 24 أبريل الجارى بيوم شم النسيم.
* تحتفل جمهورية مصر العربية يوم 25 أبريل الجارى بعيد تحرير سيناء .

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية
خلال يناير 2006

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد	السويس	الأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	393.15	176.63	132.75	1.44	4.42	156.58	2.95	8.85	-	875.33
صب جاف	115.9	264.57	241.65	121.95	-	-	63.0	-	-	807.07
اتربة وخامات	97.61	8.08	157.65	28.36	-	27.58	-	0.08	-	319.36
ذات طبيعة خاصة	44.04	332.37	-	-	2.63	3.69	-	0.37	-	383.10
صب سائل	5.84	-	31.89	-	-	67.27	0.67	-	-	105.67
إسمدة	-	0.10	31.89	-	-	11.30	-	0.66	-	2503
الإجمالى	656.54	781.65	563.94	151.75	7.05	255.12	66.62	9.3	-	2490.53
حاويات	162.61	124.57	61.22	76.76	0.06	1.61	-	-	1.94	428.77
هيدروكربونات	76.96	-	-	-	-	106.40	-	-	-	183.36
ترانزيت	4.33	3.79	316.01	653.02	-	-	-	-	0.09	977.24
الإجمالى	900.44	910.11	941.17	881.53	7.11	374.43	65.45	9.69	2.03	4091.96
عدد السفن	301	75	232	354	58	71	60	109	2	1262

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية
خلال يناير 2006

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد	السويس	الأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	132.38	13.02	25.58	5.44	1.46	14.3	2.84	22.4	10	227.42
حاصلات زراعية	94.82	23.58	21.52	-	39.8	5.03	14.59	24.11	-	223.45
أتربة وخامات	88.93	147.76	100.26	26.36	3.06	81.29	76.89	0.74	-	525.29
أسمدة وأملاح	77.2	54.95	46.58	67.85	-	12	-	0.06	-	258.64
صب سائل	248.69	126.69	377.91	-	-	1.76	-	0.05	-	755.1
الإجمالى	642.02	366	571.85	99.65	44.32	114.38	94.32	46.88	10	1989.9
حاويات	113.79	51.05	43.16	78.35	0.01	4.57	-	-	0.02	290.95
ترانزيت	7.91	3.21	353.73	660.87	-	-	-	-	-	1025.72
الإجمالى	763.72	420.26	968.74	838.87	44.33	118.96	94.32	46.88	10.02	3306.57
عدد السفن	298	75	240	357	52	67	59	110	3	1261

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن
خلال يناير 2006

البيان	الدخيلة	الإسكندرية	الأدبية	دمياط	الغردقة	نويبع	بورسعيد	سفاجا	شرم الشيخ	السخنة	السويس	الإجمالى
بضاعة عامة	31	194	34	102	0	0	103	10	0	1	19	494
صب جاف	18	22	3	18	0	0	5	3	0	0	1	70
صب سائل	3	35	32	15	0	0	5	1	0	0	0	91
حاويات	22	36	1	84	0	0	160	1	0	1	3	308
سفن ركاب وسياحة	0	7	0	0	11	109	42	45	22	0	35	271
أخرى	1	7	1	13	0	0	39	0	0	0	0	61
إجمالى عام	75	301	71	232	11	109	354	60	22	2	58	1295

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر
خلال شهر يناير 2006

البيان	الإسكندرية	الغردقة	نويبع	بورسعيد	سفاجا	شرم الشيخ	السويس	الإجمالى
وصول	13313	1929	31740	7224	42699	8363	0	105268
مغادرة	3756	2727	21629	7178	33390	7732	37065	113477
الإجمالى	17069	4656	53369	14402	76089	16095	37065	218745

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية
خلال يناير 2006

ميناء	برسم البلد			ترانزيت			الإجمالى
	وارد	صادر	إجمالى	وارد	صادر	إجمالى	
الأسكندرية	15992	9915	25907	278	367	645	26552
الدخيلة	12127	6485	18612	248	226	474	19086
دمياط	5596	3636	9232	31502	35554	67056	76288
بورسعيد	7499	10213	17712	73401	68559	141960	159672
السويس	9	1	10			0	10
الأدبية	131	278	409			0	409
السخنة	243	94	337	15		15	352
الأجمالى العام	41597	30622	72219	105444	104706	210150	282369



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

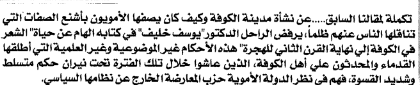
مصدر البيانات: إدارة الإحصاء بهيئات الموانى

نشأة مدينة إسلامية



بقلم سيد مشرف

خبير سابق بالهيئات الدولية والإقليمية



تكملة لمقالنا السابق.....عن نشأة مدينة الكوفة وكيف كان يصفها الأمويون بأشنع الصفات التي تناقلها الناس عنهم ظلماً، يرفض الراحل الدكتور"يوسف خليف" في كتابه الهام عن حياة" الشعر في الكوفة إلي نهاية القرن الثاني للهجرة" هذه الأحكام غير الموضوعية وغير العلمية التي أطلقها القدماء والمحدثون علي أهل الكوفة، الذين عاشوا خلال تلك الفترة تحت نيران حكم متسلط وشديد القسوة، فهم في نظر الدولة الأموية حزب المعارضة الخارج عن نظامها السياسي.

ولم يكن العباسيون أحسن سياسة معهم، بل نظروا إليهم بشك وريبة، ووضعوا مدينتهم تحت الرقابة العسكرية الصارمة، وأثاروا فى نفوس الأهالى الرعب والفزع ومن هنا كانت حياة أهل الكوفة السياسية حياة ضيقة، كممت فيها أفواههم، وقيدت أيديهم، فلم يعودوا يتنفسون إلا بصعوبة ومشقة، فلم يكن من اليسير عليهم وهم تحت نيران هذا الحكم الديكتاتورى أن يفعلوا شيئاً عملياً من أجل عقيدتهم النظرية، أو أن يضعوا هذه العقيدة موضع التنفيذ

عرب وموال وآخرون

كانت الكوفة منذ نشأتها ثم تحولاتها الحضرية السريعة خلال نصف القرن الهجري الأول – مقراً ومستقراً للأرستقراطية العربية الدينية والمدنية . .فقد إختار سكانها منذ إطلاق الخليفة "عثمان بن عفان"حرية التنقل والهجرة لأهل الحجاز (أكثر من مائة وخمسين صحابياً)، وكونوا ما يسميه الدكتور طه حسين بـ"الارستقراطية الدينية" وهي أرستقراطية لا تعتمد علي المولد، ولا علي الثروة، ولا على إرتفاع المكانة الإجتماعية بمعناها الشائع العام، وإنما تعتمد علي شيئ آخر أهم من هذا كله، وهو الإتصال بالنبى الكريم صلي الله عليه وسلم أيام حياته، والإذعان لما كان يأمر به، وينهى عنه في غير تردد ولا شيئ يشبه التردد، والإبلاء بعد ذلك فى سبيل الله فى أوقات السلم والحرب جميعاً.. وإلى جانب هذه الأرستقراطية الدينية كانت هناك الأرستقراطية الدبيوية من أبناء بيوت العرب ووجهاء الناس ....وكان لهؤلاء الأرستقراطيين إقطاعات شخصية، وديار خاصة تعرف بأسماء الأشخاص لا القبائل أو البطون، كما كان لهم أرض زراعية فى ريف الكوفة المعروف بأرض السواد ثم إتسعت هذه المزارع عندما سمح لهم، فى عهد عثمان ،بشراء الأرض أو إستبدال ممتلكاتهم فى الحجاز بأرض العراق ... وعهد بزراعتها إلى العبيد والموالي والأحرار من الفقراء، وبلغت ثروات بعضهم حدوداً لم يسمع عنها العرب من قبل، فقد آل إلى هؤلاء جانب كبير من كنوز الأكاسرة وجواهرهم وممتلكاتهم، والأنباط والسوريان الذين اسلموا ... سواء من جاء منهم إلى الكوفة كأسري حرب ثم أسلم وأعتق ،أو من جاء بحثاً عن عمل فى الزراعة، والتجارة والعمارة والحرف الأخرى، حيث إستأثر العرب بالمناصب السياسية والدينية ... وقام بعض هؤلاء الموالى وخاصة الفئة المميزة منهم كدهاقين الفرس ملاك الأرض السابقين بمهمة جباية الضرائب.. وكان الأنباط عرباً يتحدثون بلهجة قريبة من "الآرامية "وهم الذين أقاموا دولة عربية فى شرق الأردن عاصمتها "البتراء" وعن كتابتهم النبطية تطور الخط العربي الذي نعرفه الآن، كما ينسب إليهم بعض الدارسين إبتداع الغناء الشعبى "المواليا" الذي كان يعبر عن حياتهم الشاقة بعد أن جاءوا للعمل فى الزراعة فى ريف الكوفة.. أما السريان فقد كانوا منتشرين فى العراق قبل الفتح الإسلامي "فى حوض دجله الاعلى" وفى الجنوب حول الحيرة، وفى الحيرة نفسها، وكانت الرها ونصيبين وحران وجندياسابور المراكز الساسية للثقافة السريانية .. وقد عرف بعض العرب اللغة السريانية كما عرفوا اللغة الفارسية، ويروي أن عمرو بن العاص كان يقرأ بها ... لقد دخل بعض سريان الكوفة الإسلام بينما بقى آخرون على ديانتهم النصرانية بمذهبيها النسطورى واليعقوبى (لاتزال بقية من السريان تعيش فى العراق وسوريا محتفظة بديانتها ولغتها الي جانب اللغة العربية) .. وإلى جانب هؤلاء كان هناك نصارى عرب من نصارى نجران والتغالبة، رفضوا دفع الجزية فجعل الخليفة عمر بن الخطاب جزيتهم قدر الصدقة المفروضة على المسلمين .. لقد كان أهل الكوفة أخلاطا من الناس كما يصفهم اليعقوبى فى كتابه "البلدان "عرب يمانية وعرب حجازية، فرس ونبط وسريان مسلمون ونصارى –أغنياء وفقراء وكان عدد غير العرب فى منطقة السواد الذين لم يقبلوا الإسلام فى عهد عمر بن الخطاب – خمسمائة وخمسين الفاً– ثم بدأوا يعتنقون الإسلام تدريجياً، إلى الدرجة التى جعلت الحجاج بن يوسف الثقفى يصر على تحصيل الجزية منهم رغم إسلامهم، حرصاًعلي مالية الدولة، وهو الأمر الذي رفضه الخليفة عمر بن عبد العزيز وقال قولته المشهورة : لقد بعث الله محمد صلي الله عليه وسلم هادياًولم يبعثه جابياً

وكان لابد لهذه الحياة الإجتماعية المركبة، وذات الجذور الثقافية المختلفة، أن تولد حياة عقلية خصبة ومتنوعة وذات شخصية خاصة وهو ما كانت عليه الكوفة حتى نهاية القرن الثانى الهجرى (الثامن الميلادى)___

أخبار من فوق السحاب

نشاط لوفتهانزا

أعلن مايرهوير رئيس لوفتهانزا الألمانية أن الشركة خلال العام الماضى 2005 سيرت 653980 رحلة، ونقلت 51.3 مليون مسافر وحوالى 1.7 مليون طن بضائع، ويتوقع مايرهوير وصول نتائج التشغيل إلى ما يقرب من 550 مليون يورو.

مصر عضو فى منظمة "الإياها"

أختيرت شركة مصر للطيران للخدمات الأرضية عضواً فى مجلس إدارة منظمة "الإياها" التي تضم جميع الشركات التى تخدم الشحن الجوى للطائرات والركاب والخدمات الأرضية، وقد صرح المهندس عبد الرحمن الشريف رئيس مجلس إدارة الشركة أن هذا الإختيار جاء نتيجة لجهود الشركة فى الإسهام فى مجموعة ورش العمل التى ناقشت تطوير أوجه التعاون بين الشركات الأفريقية، والسرعة فى تطبيق وإستخدام التذاكر الإلكترونية، وإجراءات السلامة والجودة بالمهبط، وتسعي الشركة لتقديم كل ماهو جديد في مجال خدمة الطائرات.

خطة لإعادة الهيكلة

أعلنت شركة طيران الخليج عن خطتها لإعادة هيكلتها، وذلك عن طريق توفير 900 مليون دولار خلال شهر مايو القادم كمرحلة أولى من برنامجها الخاص بتحديث أسطولها حيث يتم إستبدال 9 طائرات قديمة طراز "بوينج 767" بطائرات جديدة

ممر جديد بمطار القاهرة

تقرر إنشاء ممر جديد بمطار القاهرة الدولى تصل تكلفته إلى 420 مليون جنيه، ويبدأ العمل فيه خلال شهر أبريل الجارى ويستغرق 3 سنوات، وسيتم إنشاء هذا الممر حسب المواصفات العالمية. وقد أكد اللواء فتحى فتح الله رئيس شركة ميناء القاهرة الجوى ضرورة إنشاء هذا الممر بسبب تنامى الحركة الجوية، وتزايد عدد الطائرات التى تستخدم المطار، وسيتم مراعاة الشروط الفنية التى تسمح بإستخدام الممر خلال الأحوال الجوية السيئة وإمكان إستقباله ما بين 30 و 35 طائرة يومياً.

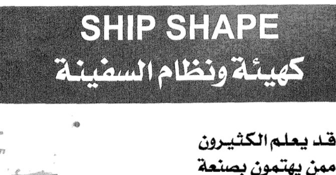
تهنئة من الأعماق



تتقدم أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال بخالص التهنئة القلبية للأستاذ/ سيد عبد الجيد سيد بمناسبة تفوقه وحصوله على تقدير ممتاز فى الدراسات العليا بالأكاديمية.

ألف مبروك

SHIP SHAPE
كهيئة ونظام السفينة



قد يعلم الكثيرون ممن يهتمون بصنعة البحر ومهنته معنى هذا الإصطلاح الذى إبتدعه الإنجليز"ملوك البحار" فى زمنهم.

ربان/ عبد الرحمن العوا

إن السفينة هى المثل الحى للدقة والإحتياط والحذر لكل شئ... وبالتالى فإن الإشراف عليها يستلزم التأهيل المؤدى إلى كفاءة تؤدى الهدف الأول والأخير وهو النظام والدقة والحذر الذى يقوده دائماً إلى السلامة... وهذا ما نفتقده فى حياتنا اليومية.

فالإنجليز كانوا يرمزون إلى المستشفى العظيم المنظم بأنه تمثل هيئة السفينة IN A SHIP SHAPE...

ولله المثل الأعلى فقد ذكر الفلك والسفن فى كتابة وأوضح أنها عظيمة وأنها تشق غياب البحار... وضرب مثل البحارة الذين يحيط بهم الموج من كل جانب فلما دعوا الله مخلصين له... الدين "فلما انجاهم نسوا ما دعوا بالأمس... إلى أخر الأيات.

ولكن الله سبحانه وتعالى لم يتركنا لعقلنا وحده دون أن يعلمنا الطريق السليم... وضرب لنا مثلاً من ذى القرنين... إنا مكنا له الأرض وآتيناه من كل شئ سبباً فإتبع سبباً...

يعنى على المسئول أن يتبع الأسباب ولا يخرج فيها هذه هى المقدمة التى أحببت أن أوردها لقرائنا الأعزاء أما ما نريد إلقاء الضوء عليه فى إطار تلك المقدمة فهو:

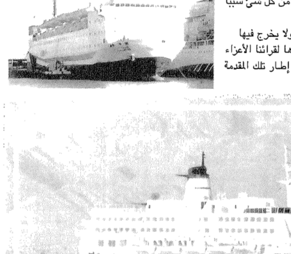
(1) السفينة تتكون من حديد وآلات

(2) السفينة يسيرها رجال مفروض أنهم على درجة كافية من التدريب والشجاعة والإحترام.

(3) يقود هؤلاء رجل أكثر خبرة من الجميع وهذا هو ما تثبته مؤهلاته المكتوبة والمعطاة له فى جهات الثقة فى هذا الإختصاص من الدولة.

(4) يقوم بالكشف على كفاءة كل ما جاء عاليه... إدارة خاصة بالدولة مسئولة عن صحة ما تقرر.

(5) إذا تم كل هذا بما هو واجب وصحيح فإن 90% من القلق سوف يبدد.



(6) إذا كان هذا هو الحال والواجب ثم حدث حادث غير معتاد فإن ذلك الربان(القائد) عنده من الكفاءة ما يؤهله للتعامل مع الحوادث بالطرق الأمثل وهو يعرف واجبه تماماً.

(7) إذا إستشار أى شخص فى إدارة شركته أو صاحب الشركة نفسه فإنها قد تكون مجرد إستشارة غير ملزمة للربان الملتزم بأداء ما يميله عليه واجبه وتدريبه ومسئولياته.

(8) إذا حدث القدر وأزهقت الأرواح... وبقت أرواح وأجسام فإن هناك جهاز مخصص للمساعدة والإنقاذ ليس تابع لمالك السفينة ولا للجهاز الإدارى بالشركة ولكنه يعمل تحت نظام وسيطرة الدولة... أين موقعه وكيف الوصول إليه وكيف تعامل مع الحادث...

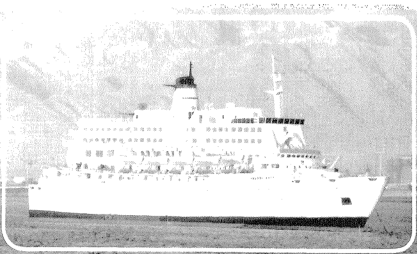
(9) القانون والدين مجتمعين يحددان طريقة تعويض المتضررين... وعلمنا بأن القانون البحرى-متميز بالتعويضات الأمثل والدين يقرر الدية المسلمة للأهل... وليس فى القانون ما يجيز أن تحبس القاتل المعترف بخطاه والمستعد لدفع الدية طالما أنه يدفعها...

(10) رجال الشعب المنتخبون... من أين أتوا بأفكار الضبط والإحضار لشخص لم يثبت جرمه... ومن يجرم البرئ ولماذا لا تؤخذ القاعدة المتهم برئ حتى تثبت إدانته فى كل الأحوال أم أن المسألة إنتظار.

(11) هل حدد أعضاء مجلس الشعب عدد ضحايا السيارات على الطريق فى بلدنا سنوياً... هو بحث تعويضاتهم وعلى مسئولية من.

(12) هل بحث أمر ضحايا القطارات وعددهم وحددت المسئولية.

(13) هل بحث أمر ضحايا طائرات مصر للطيران وغيرها وطالب نواب الشعب بحبس رئيس شركة مصر للطيران أو غيرها؟؟؟



لماذا نبكى ولما نتباكى

بعد تهميش الدولة لقطاع النقل البحرى

بقلم عبد الحميد مرسى عنبر

المحامى بالنقض والدستورية العليا وعضو إتحاد المحامين العرب

نبكى على ضحايا العبارة السلام 98 فرغم مرور هذا الوقت فإن الأمر مازال قائماً وهى كارثة حقيقية بكل المعايير وأن التعويضات مهما كانت، فسوف يظل الجرح يدمى.

ولكن لما نتباكى ونحاول الإمساك بالمسئول بشركة السلام أو الشركة الناقلة والمؤشرات كانت تدل على أن قطاع النقل البحرى يتعثر لكثير من المشاكل لم تحل وقوانين وقرارات لم تتخذ وعند حدوث الكارثة نقول على سبيل المثال لا الحصر لمسئول كبير أنه سيتم عمل مساعدات ملاحية والإتصال بالعبارات كل ساعة، لأن البحر الأحمر يعتبر ترعة صغيرة أين كان هو قبل الحادث؟ أن هناك عناصر كثيرة غائبة على الساحة صحيح أن أداء الشركة لم يكن على مستوى الأداء المطلوب لكن العقل والمنطق يؤكد أيضاً إن عناصر أخرى مفتقده وأننا قد تعودنا عندما تحدث كارثة نعيد حسباتنا من جديد لأن العمل الجماعى والخبرة فى موقع المسئولية مفتقد، وأن الخبرات بعيده عن موقع المسئولية منطلقين فى صحراء ومحاولة النيل من الشركة، هو مؤشر خطير لكل من يعمل فى الإستثمارات فى قطاع نفتقد إليه ولا يجب أن يفهم من ذلك إعفاء الناقل من المسئولية، فهذا يأباه الضمير حيث أن المحاسبة مطلوبة، ولكن لا يمكن أن نقف عند حد الناقل وحده لأن معنى ذلك نعمل بإسلوب تقديم كبش الفداء للمجتمع لإسكات آلام الضحايا، وهو مالا يمكن أن يقره عقل ولا منطق أو علم يستند إلى الخبرة البحرية لأن السؤال المطروح كيف كانت الدولة تدير قطاع النقل البحرى والمسئولين الذين كانوا يديرونها وما هى السياسة الفعلية فى هذا القطاع والتخطيط المستقبلى لها، إن تهميش الدولة لقطاع النقل بكامله (جوى - بحرى - برى - نهرى) عندما إرتكنت إلى إلى دراسات الجهاز المركزى للتعبئة والإحصاء الذى أشار إلى أن مساهمة قطاع النقل يشكل 2% من الدخل القومى وهو بيان غير حقيقى يؤكده الحادث الذى وقع كبد الدولة نفقات باهظة لم يتم حصرها حتى الآن.

يأتى قبل ذلك عندما تذكرت أجهزة الدولة مؤخراً أنها تسير على قانون صادر عام 1882 فتم تعديله عام 1990 يأتى قبل ذلك بالتحديد عندما فوجئت الدولة بتكدس فى الموانى سنوات 1973 وما بعدها بعد الإنفتاح تحولت من متابعة الأسطول البحرى والشركات الملاحية الحكومية إلى الإهتمام الكامل بالموانئ المصرية ولم تأخذ حذرها بالتوازن بين جناحى النقل البحرى هما وسيلة النقل والموانئ فلا يمكن أن تنجح سياسة دولة دون النظر لموانيها كذلك أسطولها البحرى فكان الانفلات بدرجة 180 درجة هو الذى أسهم فى هذا العبث وتراخت أجهزة الدولة عن متابعة أسلوب النقل ولم تصح إلا عند الكارثة ولكن المحزن أنه لم يبدأ بغرق العبارة الأولى عام 95 أو سالم اكسبريس إنما بهدلة الحجاج كل عام منذ السبعينات والثمانينات ولم تحل حتى الآن؟ لذلك لسنا مع المطبلين بأن المشكلة المطروحة هى الشركة الناقلة ولكنها هى ترس فى عجلة قطاع النقل البحرى لم يبدأ فى إداراته بخبرات فنية بعيداً عن الذين ينزلون بالبراشوت على مقعد ويثير فى أهم المواقع حساسية لقطاع مثقل بأعباء وأن الإستثمارات فى هذا القطاع غير كافية فلابد من رسم سياسة متوازنة بين تطوير الموانئ وتسهيل عمليات شراء السفن ووحدات البحرية بما يخدم الشركات التى تعمل فى مصر لحثها لرفع العلم المصرى على السفن وخدمة الشركات التى تعمل على خدمة السفن وتسهيل عملها وأعادة النظر فى موقف الدولة من العمالة البحرية بأعتباره العنصر البشرى الهام فى تلك المنظومة من خلال فتح مدارس ثانوية متخصصة فى النقل بكامل تخصصاته سواء البحرى والجوى أو البرى يشمل تخصصات تتطلبها شركات الملاحية والعاملة واقعياً بعد دراسة احتياجات السوق الملاحى البحرى والبرى يشمل الجانب الفنى والتأهيلى، طبقاً لمعايير منظمة IMO الدولية. كذلك مجهود على نطاق دولى لمناشدة الدول الأعضاء فى المنظمات الدولية لإعادة جمع الإتفاقيات الدولية البحرية للعمالة البحرية فى إتفاقية دولية واحدة على غرار ما تم فى مجال النقل الجوى لإتفاقية وارسو فى مونتيال 1999.

إن إعادة هيكلة قطاع النقل البحرى من جديد قضية قومية ملحة ترتفع عن محاولات من يحاولون التمسح فى قميص الإنتقام من شركة النقل لترهب شركات وإستثمارات قومية يجب ألا نجعلها تنهار، وذلك دون أن يفلت أحد من العقاب.

هذه هى بعض الهموم وإلى لقاء لشرح ما سبق إن أجملناه

الفكر الإدارى والبحث عن خريطة الطريق!!

بقلم / سيد عبد الجيد سيد

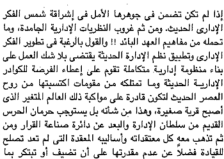
إن الفكر الإدارى بمفهومه التقليدى السائد فى بعض المؤسسات وخاصة الإقتصادية منها قد فقد كثيراً من دعائم توازنه وأصبح يبحث عن خريطة الطريق مما جعله يلاطم الأمواج ويفقد الشراع، وقد تهوى به الريح إلى مكان سحيق، فترى كثير من المؤسسات الإقتصادية العملاقة وقد صارت خاوية على عروشها بعد حين من الزمن!!!

فالإدارة كعلم له أصوله ومبادئه ليس فقط الدراية الفنية البحتة بل أيضاً توافر الملكة الإدارية التى تجعل صاحبها قادراً ليس فقط القيام بمهام التى يتطلبها العمل بل أيضاً القدرة على كيفية التواصل مع الآخر سواء تمثل هذا الآخر فى مجال العمل أو فى الجهات ذات الصلة بالعمل، فليست الإدارة بالصدفة البحتة أو أن تسوقها إليك سياسات الموائد المستديرة!!!

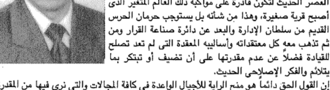
ومن ثم صار لزاماً علينا أن نرسو بالسفينة لإعادة الشحن وتصحيح الإتجاه لنواصل مسيرة الإبحار بشراع الحداثة الإدارية بكل ما يتطلبه من معطيات آملين المزيد من التميز والريادة.

إن الفكر الإدارى باعتباره من الركائز الأساسية التى يجب أن يقوم عليها بنيان التطوير والرغبة فى مواكبة النهضة العالمية فى كافة المجالات وخاصة الإقتصادية منها وما تفرضه من ضرورة فتح آفاق جديدة للإستثمار المحلى والأجنبى، يحتاج بلا شك إلى إعادة النظر فى الأساليب والنظم الإدارية المطبقة حالياً فى المؤسسات الإقتصادية، بما يكفل الحفاظ على الركائز الأساسية فيها الذين رفعوا قواعد العمل وتحملوا صعوبات البداية – وهم أهل الخبرة – فضلاً عن الحنكة الإدارية التى تم إكتسابها من خلال الحياة العملية ليهتدى بها من خلفهم من نؤهلهم لحمل الراية فى المستقبل. وتبنى الدعوة إلى تطوير وتحديث هذا الفكر ليواكب المتغيرات العالمية فى ظل التكتلات التى ترمى إلى تحقيق أهدافها بتحقيق أكبر قدر من الربحية دون النظر إلى أية اعتبارات، آخذين فى الحسبان أن كافة محاولات الإصلاح لن يكتب لها النجاح





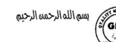
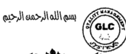
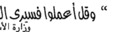
إذا لم تكن تضمن فى جوهرها الأمل فى إشراقة شمس الفكر الإدارى الحديث. ومن ثم غروب النظريات الإدارية الجامدة، وما تحمله من مفاهيم العهد البائد !! والقول بالرغبة فى تطوير الفكر الإدارى وتطبيق نظم الإدارة الحديثة يقتضى بلا شك العمل على بناء منظومة إدارية متكاملة تقوم على إعطاء الفرصة للكوادر الإدارية الحديثة وما تمتلكه من مقومات اكتسبتها من روح العصر الحديث لتكون قادرة على مواكبة ذلك العالم المتغير الذى أصبح قرية صغيرة، وهذا من شأنه بل يستوجب حرمان الحرس القديم من سلطان الإدارة والبعد عن دائرة صناعة القرار ومن ثم تذهب معه كل معتقداته وأساليبه المعقدة التى لم تعد تصلح للقيادة فضلاً عن عدم مقدرتها على أن تضيف أو تبتكر بما يتلائم والفكر الإصلاحى الحديث.



إن القول الحق دائماً هو منح الراية للأجيال الواعدة فى كافة المجالات والتى نرى فيها من المقدرة والكفاءة والإيجابية – وكلها مقومات النجاح – ما يؤهلها لأن تحمل لواء الإصلاح، وتكون قادرة على قيادة الركب للمستقبل قبل أن ينطبع عليهم فكر الماضى الجامد ونظرياته البالية!!!

وتجدر الإشارة إلى أن الدين الإسلامى الحنيف وضع أسس اختيار القيادة الإدارية ونجد ذلك واضحاً فى الآية الكريمة {يا أبت إستأجره إن خير من استأجرت القوى الأمين} وأصبح فى توافر ركنين أولهما القوة بمفهومها الشامل حيث تتسع لتحتوى على القوة الفكرية والجسدية والقدرة على القيام بمهام العمل وتحمل أعبائه، وثانيهما الأمانة أمانة اليد والضمير، وأظن هذا الركن الأخير نفتقده فى هذه الأيام!!!.




بسم الله الرحمن الرحيم

" وقل أعملوا فسيرى الله عملكم ورسوله والمؤمنون " صدق الله العظيم

وزارة الأستثمار

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع ش.م.م

الرائدة فى مجال تداول الحاويات فى جمهورية مصر العربية والحائزة على شهادة نظام الجودة ISO 9001 -2000 Q.M.S

قائمة الدخل عن الفترة من 2004/7/1 حتى 2005/12/31

2005/2004	البيان	2006/2005
125421	إيرادات النشاط	136199
(43057)	يخصم: تكلفة إيرادات النشاط	(48337)
82364	مجمل الربح	87862
	يضاف إليه:	
527	أيرادات أستثمارات مالية	2028
1771	مخصصات أنتفى الغرض منها	8462
	يخصم منه:	
(8191)	رواتب مقطوعة وبدلات حضور أعضاء مجلس الإدارة	(9800)
	مصروفات إدارية أخرى	
(3009)	مخصصات بخلاف الأهلاك	(8500)
(1167)	أعباء وخسائر متنوعة	(46)
72295	صافى أرباح النشاط قبل م. التمويل والفوائد الدائنة	80006
(2213)	المصروفات التمويلية	(2299)
1785	فوائد دائنة	2450
119796	صافى أرباح النشاط	80157
	يضاف إليه (يخصم منه)	
(290)	أرباح (خسائر) فروق عملة	(349)
(2234)	إيرادات سنوات سابقة بعد خصم مصروفات سنوات سابقة	(5477)
	أرباح (خسائر) رأسمالية	1233
(1033)	إيرادات وأرباح (خسائر)غير عادية	7579
68310	صافى الربح قبل ضرائب الدخل	83143
18643	ضريبة الدخل	
49667	صافى الربح بعد حساب ضريبة الدخل	83143

قائمة توزيعات الأرباح عن الفترة المالية المنتهية فى 2005/12/31

بالألف جنيه

أرقام مقارنة	البيان	2005/12/31
49667	الأرباح القابلة للتوزيع ويتم توزيعها على النحو التالى:	83143
	إحتياطيات	
2483	5% إحتياطى قانونى	4095
	إحتياطى رأسمالى	1233
	أرباح موزعة	
40055	90% توزيعات للمساهمين	65969
4450	10% توزيعات للعاملين	7331
2180	5% مكافأة أعضاء مجلس الإدارة	3696
	توزيعات أخرى	
497	1% نشاط رياضى 1% صندوق التمويل والتدريب والتأهيل	819

قائمة التغير فى حقوق الملكية فى 2005/12/31

بالألف جنيه

رصيد آخر المدة	النقص	الزيادة	رصيد أول المدة	بيان
123000	-	-	123000	رأس المال المصدر والمدفوع
64065	-	-	64065	الإحتياطيات
83143		83143	-	صافى الربح
270208		83143	187065	الإجمالى

قائمة المركز المالى المعدلة فى 2005/12/31

2004/06/30	البيان	2005/12/31
	الأصول طويلة الأجل:	
309572	الأصول الثابتة	349287.00
(200940)	يخصم: مجمع الأهلاك	(211138)
49042	مشروعات تحت التنفيذ	8433
	إستثمارات طويلة الأجل	
77049	إستثمارات فى أسهم شركات أخرى	81049
	أصول غير ملموسة	
17626	نفقات مرسملة	17051
252349	**مجموع الأصول طويلة الأجل**	244682
	الأصول المتداولة	
28982	المخزون	30762
12005	عملاء (بعد خصم المخصص)	11238
85895	حسابات مدينة مختلفة	88962
	إستثمارات مالية متداولة	28824
90654	نقدية بالبنوك والصندوق	76392
217536	**مجموع الأصول المتداولة**	236178
	إلتزامات متداولة	
30707	المخصصات	25199
20936	موردين	12361
216221	حسابات دائنة مختلفة	158137
267864	**مجموع الإلتزامات المتداولة**	195697
(50328)	**رأس المال العامل**	40481
202021	**إجمالى الإستثمار ويتم تمويله**	285163
	حقوق الملكية	
123000	رأس المال المدفوع	123000
64066	الإحتياطيات	64065
	صافى الربح	83143
187066	**مجموع حقوق الملكية**	270208
	الألتزامات طويلة الأجل	
5346	قروض من البنوك	5346
9609	حسابات دائنة أخرى طويلة الأجل	9609
202021	**إجمالى تمويل الإستثمار**	285163

قائمة التدفقات النقدية عن الفترة المالية المنتهية فى 2005/12/31

بالألف جنيه

2005/6/30	البيان	2005/12/31
116326	صافى التدفقات النقدية من أنشطة التشغيل	66784
(20376)	صافى التدفقات النقدية من النشاط الإستثمارى	(1724)
(82253)	صافى التدفقات النقدية من النشاط التمويلى	(79322)
13697	صافى التدفقات النقدية خلال العام	(14262)
76957	رصيد النقدية فى بداية العام	90654
90654	رصيد النقدية فى نهاية العام	76392

ملخص الإيضاحات المتممة للقوائم المالية فى 2005/12/31

نبذة عن الشركة : شركة تابعة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام قانون شركات قطاع الأعمال رقم 203 لسنة 1991 ولائحته التنفيذية.

نشاط الشركة : الرائدة فى تداول الحاويات بمينائى الإسكندرية والدخيلة بأنواعها المختلفة ونقلها إلى الملاحق المخصصة والنقل من وإلى الميناء لهذه النوعية وإدارة وتشغيل المحطات متعددة الأغراض بالموانى المختلفة وخارجها وأعمال الوكالة الملاحية والتخليص وحصلت الشركة على شهادة نظام الجودة ISO 9001 – 2000 Q.M.S كما تم الحصول على شهادة السلامة والصحة المهنية O: H: S: A:S 18001 الترخيص لمشروع الإسكندرية لتداول الحاويات بمينائى الإسكندرية والدخيلة بمزاولة النشاط بنظام المناطق الحرة إعتباراً من 2005/1/6

رأس المال : بلغ رأس المال المصرح به 200 مليون جنيه ورأس المال المدفوع 123 مليون جنيه موزعة على 24.6 مليون سهم القيمة الإسمية للسهم 5 جنيه.

هيكل رأس المال : شركة النقل البحرى 55.71% القطاع الخاص 4.29% الهيئة العامة لميناء الإسكندرية 40%.

حقوق المساهمين : بلغت حقوق المساهمين 187.066 مليون جنيه كما بلغت حصة المساهمين فى التوزيع مبلغ 91.432 مليون جنيه بواقع 3.72 جنيه للسهم طبقاً لقائمة التوزيعات فى 2005/12/31

السياسات المحاسبية : يتم إعداد القوائم المالية والحسابات التحليلية طبقا لأحكام النظام المحاسبى الموحد وطبقا لقرار رئيس الجهاز المركزى للمحاسبات رقم 204 لسنة 2001 ووفقاً للمبادئ المحاسبية المتعارف عليها ومعايير المحاسبة المصرية.

المخزون : يتم تقييم المخزون السلعى على أساس متوسط السعر المتحرك.

الأصول الثابتة : تم إهلاك الأصول الثابتة طبقا لأحكام النظام المحاسبى الموحد.

الإستثمارات : تساهم الشركة بإستثمارات مالية فى شركات التوكيلات الملاحية (أبو سمبل وطيبة، أمون، ممفيس) للنقل البحرى

إثبات المعاملات والأرصدة بالعملات الأجنبية: تثبت الشركة معاملاتها بالجنيه المصرى على أساس أسعار الصرف المعلنة بالسوق المصرفية الحرة وتم إعادة تقييم رصيد العملات فى 2005/12/31 .

رئيس قطاعات الشئون المالية والتجارية	رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب
محاسب / صباح عبد الفتاح مجاهد	مهندس/ فتحي أحمد حسن سرور

ملخص تقرير مراقب حسابات الشركة

السادة مساهمى الشركة : قمنا بمراجعة القوائم المالية المعدلة لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع شركة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام القانون 203 لسنة 1991 والمتمثلة فىقائمة المركز المالى فى 2005/12/31 بإجمالى إستثمار بنحو 285.163 مليون جنيه وقائمة الدخل بصافى ربح نحو 83.143 مليون جنيه وكذا قائمتى التدفقات النقدية والتغير فى حقوق الملكية فى ذات التاريخ والتىإستخرجت منها القوائم المالية هى مسئولية إدارة الشركة،وتنحصر مسئوليتنا فى إصدار تقرير عن هذه القوائم فى ضوء فحصنا المحدود لها

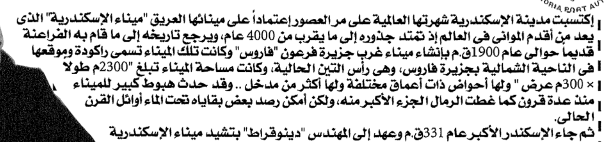
تم فحصنا وفقاً لمعيار المراجعة المصرى الخاص بالفحص المحدود، ويتطلب هذا المعيار تخطيط وأداء الفحص للحصول على تأكيد مقبول بأن القوائم المالية لا تحتوى على أخطاء مؤثرة، وتقتصر أعمال الفحص المحدود على تطبيق الإجراءات التحليلية على البيانات المالية والحصول على المعلومات من مسئولى الشركة وهو بهذه الصورة أضيق نطاقاً من إجراءات المراجعة التى تجرى طبقاً لمعايير المراجعة المصرية بغرض أبداء الرأى على القوائم المالية وبالتالى فإننا لا نبدى مثل هذا الرأى.

القوائم المالية المختصرة المرفقة تتفق – فى جوانبها الهامة – مع القوائم المالية الكاملة للشركة عن الستة أشهر المنتهية فى 2005/12/31

ومن أجل الحصول على تفهم أشمل للمركز المالى للشركة فى 2005/12/31 ونتائج أعمالها وتدفقاتها النقدية عن الفترة المنتهية فى ذلك التاريخ وكذا عن أعمال مراجعتنا، يقتضى الأمر الرجوع إلى القوائم المالية للشركة عن الفترة المنهية فى 2005/12/31. وبناء على الفحص المحدود الذى قمنا به للقوائم المالية المشار إليها وما تم إبلاغه للشركة بتقريرنا المرفق بكتاب الإدارة رقم 79 بتاريخ 2006/2/9 لم يتبين لنا وجود تعديلات جوهرية أو مؤثرة على القوائم المالية المذكورة بخلاف ما ورد بالكتاب المشار إليه

مراقبا الحسابات	مدير عام	وكيل الوزارة
محاسب/ محمد طاهر حفظ الله — محاسب/ حسن على المنجو	نائب مدير الإدارة	القائم بأعمال مدير الإدارة
	محاسب/ السيد أحمد الخياط	محاسب/ أسحق عمر مرسى

مع اللواء بحرى/ إبراهيم يوسف إبراهيم



إكتسبت مدينة الإسكندرية شهرتها العالمية على مر العصور إعتماداً على مينائها العريق "ميناء الإسكندرية" الذى يعد من أقدم الموانى فى العالم إذ تمتد جذوره إلى ما يقرب من 4000 عام، ويرجع تاريخه إلى ما قام به الفراعنة قديماً حوالى عام 1900ق.م بإنشاء ميناء غرب جزيرة فرعون "فاروس" وكانت تلك الميناء تسمى راكودة وموقعها فى الناحية الشمالية بجزيرة فاروس، وهى رأس التين الحالية، وكانت مساحة الميناء تبلغ "2300م طولا × 300م عرض " ولها أحواض ذات أعماق مختلفة ولها أكثر من مدخل .. وقد حدث هبوط كبير للميناء منذ عدة قرون كما غطت الرمال الجزء الأكبر منه، ولكن أمكن رصد بعض بقاياه تحت الماء أوائل القرن الحالى.

ثم جاء الإسكندر الأكبر عام 331ق.م وعهد إلى المهندس "دينوقراط" بتشيد ميناء الإسكندرية وتم ذلك بوصل جزيرة فاروس بالشاطئ بواسطة جسر طوله 1200 متر وعرضه 200 متر وبذلك تكون حوضان إحداهما فى الشمال الشرقى وكان يستخدم فى الأغراض الحربية (موقع الميناء الشرقى حاليا) والآخر فى الجنوب الغربى وكان يستخدم فى الأغراض التجارية (موقع ميناء الإسكندرية الحالى) وفى عهد محمد على أنشئت عدة أعمال صناعية بحرية بالميناء الغربى أهمها دار الصناعة وترسانة الإسكندرية، وكان لحفر ترعة المحمودية عام 1819 شأن كبير فى إزدهار الإسكندرية وتسهيل عملية نقل التجارة وفى عام 1852 تم إنشاء خط سكة حديد بين الإسكندرية والقاهرة لربط الميناء الأول بالعاصمة إلا أن يد التطوير لم تمتد إلى الميناء منذ ما يقرب من مائة عام مما يترتب عليه وجود العديد من العشوائيات والتشوهات التى تمثلت فى الطرق والمبانى والمسطح المائى والعمالة وغيرها والتى كانت بمثابة العائق الأساسى الذى يحول دون مواكبة التطوير السريع والدائم لحركة السفن بل وفى وسائل النقل بصفة عامة.

وكان لنا لقاء مع اللواء بحرى/ إبراهيم يوسف إبراهيم رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء الإسكندرية لنتعرف من سيادته على النظرة المستقبلية للإدارة والتخطيط العام لميناء الإسكندرية الكبير فتم تقديم الآتى بعد بمعرفة سيادته.

• فى تقارير عديدة صادرة عن الأمم المتحدة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) تأكد أن هناك تباين بين الدول المتقدمة إقتصادياً وبين الدول النامية فيما يختص بطاقات النقل البحرى، والبنية الفوقية والتحتية للموانى، ومعدات تداول البضائع والحاويات بها، وتفريغ المشحونات، وشبكات التوزيع الداخلية، وأساليب المناولة، وعوامل أخرى خاصة برأس المال والعمالة والتشريعات.

•• وهذا التباين يحدث من التفاوت فى مراحل التطوير والذى يخلق فجوة فى المكان والزمان وبما يتلاحظ معه اختلاف نوعيات تكنولوجيا النقل المتبعة على طرفى رحلة التجارة الخارجية بين الدول (الموانى).

•• وفى التجارة الدولية فان استخدام تكنولوجيا النقل الجديدة تكون على أحسن وضع بقدرة البضائع بمختلف أنواعها سواء كانت محواه أو غير محواه فى صورها المختلفة على الحركة المنتظمة والمستمرة دون اضطراب أو عائق منذ استلامها بواسطة الناقل فى مخازن المرسل الى حين تسليمها للمرسل اليه فى مخازنه فى مكان الوصول.. وهذا ما يعبر عنه بانسيابية حركة البضاعة من مكان الارسال الى مكان الوصول تحت مظلة النقل متعدد الوسائط.

من هنا بدأت سياسة وزارة النقل تنظر الى الأمور فى هذا المجال بصفة شمولية لسد الفجوة البينية بين الدول المتقدمة والدول النامية وأعتبرت الموانى هى حلقة الربط بين تكنولوجيا متقدمه لهذه الدول وتكنولوجيا يتطلب تنفيذها فى الجهة المقابلة . ولا يمكن أن يحدث انسيابية وحركة طبيعية بين طريق سهل وسلس وطريق ضيق ملئ بالصخور مما يؤدى فى النهاية الى احجام العالم عن اللجوء الى هذه الطرق الوعرة.

ومن هذا المنطلق الأشمل ومن خلال خطط استراتيجية على المستوى القومى بدأت وزارة النقل حاليا بوضع خطة شاملة لتطوير الموانى المصرية.

المشاكل الرئيسية فى عمليات الإدارة ومدى الحاجة إلى تطويرها لتساير الموانى العالمية تكون بالشكل الآلى (الإلكترونى)

أ. مشاكل تتعلق بالسفن :

1 – عدم استخدام تكنولوجيا المعلومات (On Line) بسبب عدم وجود محطات بيانات لاسلكية بها مما يجعل الوضع الفعلى للساحات غير معروف بنسبة 100% .

2 – محدودية الفترة الزمنية للدفع حيث أنها مرتبطة بمواعيد العمل الرسمية.

ب- مشاكل متعلقة بالبضائع :

1 – تأخر وصول المنافيست حيث لابتدأ الإجراءات المتعلقة بالشحن والتفريغ إلا بعد الوصول الفعلى للسفينة وعليه لا تستطيع شركات الشحن والتفريغ تجهيز المعدات والعمالة وأماكن التخزين .

2 - تعقيد وطول الإجراءات وتظهر من خلال المبالغة فى عدد التوقيعات المطلوبة لنهو الرسائل الواردة حيث تصل إلى أكثر من أربعين توقيع لكل جهة.

م	اسم الإدراة	عدد الإجراءات	عدد التوقيعات
1	الجمارك	38	28
2	إدارة الواردات العامة	20	17
3	إدارة الصادرات	11	12
4	إدارة المعامل	16	16
5	إدراة المنشأ	10	6

ج. مشاكل متعلقة بالتخليص الجمركى :

1 – عدم وجود معيار واضح وحاسم لتحديد البند الجمركى ، علماً بأن تحديد البند الجمركى يخضع لنظام جمركى موحد منذ عام 1994 ولكنه يختلف من مأمور جمرك إلى آخر تبعاً لرؤيته الخاصة مما يتسبب فى اختلاف الرسوم الجمركية على نفس البند من ميناء إلى آخر .

2 – المتناقضات فى المنافيست وبوليصة الشحن حيث يتم تبادل جميع

تابع مع اللواء بحرى/ إبراهيم يوسف إبراهيم

المانفيستات يدوياً وكثيراً ما تحدث إختلافات فى البيانات مثل إسم مستلم الشحنة أو صاحب الشأن بين المانفيستات وبوالص الشحن مما يتسبب فى تأخير إجراءات التخليص الجمركى .

د- مشاكل متعلقة بفحص البضائع ورقابة الجودة

1 – خضوع نسبة كبيرة من السلع للفحص الفنى.

2 – عدم وجود معامل مجهزة لإجراء جميع أنواع التحاليل المطلوبة حيث يتم فى بعض الحالات إرسال العينات لتحليلها فى معامل ميناء الإسكندرية أو مطار القاهرة الجوى.

3 – بعض أنواع التحليلات يستغرق وقتاً طويلاً يصل إلى 20 يوم.

4 – تستغرق عملية الفحص الفنى لمستندات الشحنة وقتاً يبدأ من نصف ساعة إلى أربع أيام بناء على عدد فواتير الشحنة وبالتالى تتأخر الإجراءات التى تليها حيث أنها خطوة أساسية قبل تحديد رسوم الفحص الواجب دفعها.

5 – عدم توافر المعايير الدولية للرقابة على الجودة فى الموانى لإستخدامها فى حالة عدم وجود معيار مصرى حيث أن القائمة الكاملة لهذه المعايير غير متوفرة إلا فى المكتب الرئيسى بالقاهرة، مما يستلزم أن يصبح المستورد هو المسئول عن تقديم المعيار الدولى لإستخدامه فى فحص مستندات بضاعته وختمها أو يذهب الموظف إلى المكتب الرئيسى بالقاهرة، بالإضافة إلى أن البحث اليدوى فى المعايير الدولية لتحديد المواصفات المطلوبة فى المعايير المصرية أو الدولية يستغرق وقتاً طويلاً.

- **أنماط التطوير الجارية حاليا فى ميناء الاسكندرية والدخيلة**

وهل ستحقق المطلوب..؟

وما هو الحل؟

أ. التطوير فى البنية التحتية

تطوير وإحلال نظام الامداد بالكهرباء لخدمة المنطقة الشرقية بميناء الإسكندرية.

يشمل المشروع إنشاء نظام متكامل وشبكة كهربية حديثة بطاقة 16 ميجا وات لتوفير الطاقة الكهربية بأكثر من خمسة أضعاف الشبكة القديمة وذلك لتوفير احتياجات خدمة الانشطة البحرية والمحطات الحديثة والمجمعات الادارية ومحطة السفن السياحية بالمنطقة الشرقية لميناء الإسكندرية ويشمل المشروع موزع رئيسى بطاقة 16 ميجا ملحق به غرفة تحكم وخط كابلات 11 ك.فولت بطول 3كم من محطة القبارى وشبكة ضغط متوسط داخلية بطول 2 كم وعدد 6 غرف محولات لخدمة الساحات والمنطقة المحيطة بالطريق الشريانى وعدد 2 محول بالمحطة البحرية و2 محول بمبنى إدارة الهيئة كما تسمح الشبكة باستيعاب النمو المستقبلى والتطور الحديث للمعدات.

إنشاء شبكة الصرف الصحى والأمطار للمنطقة الشرقية بالميناء

يشمل المشروع إنشاء شبكة جديدة للصرف الصحى لخدمة المنطقة الشرقية بميناء الإسكندرية وتسمح لأول مرة فى تاريخ الميناء بالتخلص من الصرف الصحى الى الشبكة العمومية من خلال 4 محطات رفع الى خط الصرف العام الجديد للمنطقة الغربية لمدينة الإسكندرية وبما يسمح بإنهاء مشاكل الإطماء والتلوث بالمساحة المائية للميناء وتشمل الشبكة اكثر من 2000 متر من المواسير وعدد 120 مطبق وشنيشة كما تشمل شبكة مستقلة لصرف الامطار ومصبات للصرف

إنشاء نظام المراقبة التلفزيونية للمسطح الارضى والبحرى

تتكون شبكة المراقبة الإلكترونية من عدد 160 كاميرا فيديو ديجيتال ثانية وعدد 40 كاميرا متحركة بالإضافة إلى ستة كاميرات عملاقة للمراقبة البحرية لمناطق الإقتراب من مينائى الإسكندرية والدخيلة ويتم التحكم فى منظومة الكاميرات من مركز مراقبة و تحكم بمبنى رئاسة الهيئة بالبوابة 11 حيث يقدم صورة جيدة لجميع مناطق مينائى الإسكندرية والدخيلة وعدد من مراكز التحكم الفرعية بالمناطق. والمنظومة مزودة بأجهزة لاسلكى متنقل لتحقيق السيطرة على جميع مناطق مينائى الإسكندرية والدخيلة، وتمتاز هذه المنظومة بالعمل فى أقل شدة إضاءة ليلاً مع دوائر حماية للضوء الشديد.

إنشاء النظام المتكامل للموازين الالكترونية بالميناء

تتكون منظومة الموازين الإلكترونية من عدد 16 ميزان إلكترونى 12 منها مخصص لميناء الإسكندرية وعدد 4 بميناء الدخيلة سيتم ربط هذه الموازين بالبوابات ونظام الإدارة الإلكترونية لضمان آليه التسجيل والحساب لأوزان البضائع وعدد السيارات وحمولاتها بما يوفر قاعدة بيانات من خلالها يمكن تحديد حجم التداول للبضائع الصادرة والواردة وتحقيق سرعة و دقة الخدمات المتعلقة بخروج البضائع من البوابات.

ب. التطوير فى البنية الفوقية

أعمال تنسيق الموقع العام والزراعة للمنطقة الشرقية

يهدف المشروع الى الإرتقاء بالفراغات العامة والطرق الرئيسية ومحور المدخل السياحى بالميناء بما يؤدى الى تغيير الصورة السلبية للميناء وإضافة النسق الجمالى المتميز لميناء الاسكندرية ويشمل المشروع اعمال المسطحات الخضراء لما يزيد عن 40000 م2 وأعمال الشجيرات وأحواض الزهور وأعمال النخيل البلدى وأعمال الارصفة وممرات المشاة ومناطق انتظار السيارات والأعمال التجميلية المتنوعة وأعمال شبكات الرى وغرف الطلمبات الخاصة بها.

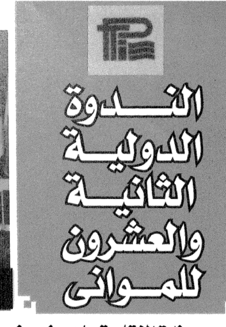
يهدف المشروع الى الإرتقاء بالفراغات العامة والطرق الرئيسية ومحور المدخل السياحى بالميناء بما يؤدى الى تغيير الصورة السلبية للميناء وإضافة النسق الجمالى المتميز لميناء الإسكندرية ويشمل المشروع اعمال المسطحات الخضراء لما يزيد عن 40000 م2 وأعمال الشجيرات وأحواض الزهور وأعمال النخيل البلدى وأعمال الارصفة وممرات المشاة ومناطق انتظار السيارات والأعمال التجميلية المتنوعة وأعمال شبكات الرى وغرف الطلمبات الخاصة بها.

ج. التطوير فى البنية المعلوماتية

1. إنشاء مراكز إدارية مطورة لمناطق الميناء

يشمل المشروع إنشاء عدد 7 مراكز ادارية مطورة لمديرى مناطق الميناء المختلفة ويشمل المركز المطور على مبنى مدير المنطقة وغرفة المراقبة التليفزيونية وغرف المعدات والسكرتارية كما تشمل على مكاتب ممثلى الجمارك والشرطة والرقابة على الصادرات والإدارات الفنية بهيئة الميناء ومبنى عمال الرباط وكذلك مجمع الاقامة للورديات لعدد 10 أسر شامل كافة الخدمات من دورات مياه واوفيسات.

وسنوالى نشر باقى النظرة المستقبلية للإدارة والتخطيط العام لميناء الإسكندرية الكبير فى الأعداد القادمة بمشيئة الله





تغطية سهير خميس - ميادة محمود - ياسمين عبد المجيد

• وزارة النقل: تساهم فى وضع معايير للعمالة البحرية لدعم قدرات الموانى المصرية

• إمكانية مشاركة الخطوط الملاحية للحاويات فى إستثمارات الموانى «ودراسة فرص العمل»

نظم معهد تدريب الموانى مؤخراً الندوة الدولية الثانية والعشرون للموانى تحت عنوان «الموارد البشرية وكفاءة أداء الموانئ».

وشهدت الندوة الكثير من المشاركات الإيجابية من قبل الخبراء والمشاركين فيها. وقد قامت مجلة إنترناشيونال بتغطية الندوة وفتح حوار حول إختيار فندق بلازا والمعرض المقام بتلك الفترة والجهود المبذول لوصول الندوة والمعرض بالشكل اللائق أمام السادة الحضور.

وكانت الندوة تحت رعاية معالى وزير النقل المهندس محمد منصور وسعادة اللواء محمد عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية بمشاركة الدكتور عبد الحليم البسيونى نائب رئيس الأكاديمية للدراسات والتقنية وبحوث النقل والدكتور حمدى حسان مدير معهد تدريب الموانى، وبحضور الكثير من قيادات وحدات النقل البحرى وإستمرت الندوة ثلاث أيام بدء من 12 مارس حتى 14 مارس بقاعة «الزهراء» الكبرى بفندق هيلتون جرين بلازا بالإسكندرية.

الجلسة الأفتتاحية:

بدأت مراسم الجلسة الإفتتاحية بكلمة الدكتور حمدى حسان مدير معهد تدريب الموانى رحب فيها بالسادة الحضور والمشاركين بالندوة قائلاً أن ندوة الموانى الدولية أحد المؤتمرات الهامة على المستوى المحلى والإقليمى حيث استطاع معهد تدريب الموانى الإنتظام فى عقدها سنوياً على مدار أثنين وعشرون عاماً مما عكس الجهد المبذول سنوياً لتخرج الندوة بالشكل اللائق وتحقيق الأرقام القياسية فى إنجذاب الحضور والمشاركين بالندوة أقليمياً ودولياً.

مؤكداً أن موضوع هذه الندوة يعتبر من الموضوعات الهامة على المساحة حالياً وتستحوذ على إهتمام المسئولين فى وزارة النقل والمهتمين بصناعة الموانى والنقل البحرى والذى يتناول التحديات التى تواجه الموانى فى سبيل التطور ورفع كفاءة الأداء.

وأضاف الدكتور حمدى حسان أن أهم ما يميز ندوة هذا العام هو الإهتمام بتنمية وصيانة الموارد البشرية باعتبارها ركيزة التقدم فى أى صناعة بصفة عامة وصناعة الموانى وقطاعات النقل البحرى بصفة خاصة وذلك من خلال البرامج التأهيلية والتدريبية القصيرة طبقاً لمتطلبات المعايير الدولية للمنظمة البحرية IMO ومنظمة العمل الدولية ILO.وذلك من خلال دعم معالى وزير النقل ومشاركة الأكاديمية فى جميع اللجان الفنية التى تتناول تطور الموانى وصناعة النقل البحرى.

كما أكد اللواء بحرى صلاح الوليلى مستشار وزير النقل فى كلمته نيابة عن معالى وزير النقل المهندس محمد منصور أن العنصر البشرى هو المحرك الرئيسى لعمليات النماء الإقتصادى والإجتماعى فى البلدان المختلفة.

والجدير بالذكر أن الموانى تتجه حالياً إلى تطبيق أحدث التكنولوجيا التى تحتل الساحة لإستثمار ملايين الدولارات لتشغيل تلك العمالة والحصول على عمالة مؤهلة ومدربة على إستخدام التكنولوجيا والقدرة على الإبتكار وخلق ميزة تنافسية بما يعرف «بعمالة المعرفة».

وقال اللواء صلاح الوليلى أن تأهيل الكوادر البشرية سواء على ظهر السفن أو عمالة الموانى والشركات الخاصة بالنقل البحرى سوف تمثل أهم وسائل الرقى والتقدم بالخدمات وأن معهد التدريب من خلال حرصه على تلك الندوة السنوية وتقديم أوراق البحث للسادة الخبراء ساهم بشكل واضح فى تلك المرحلة من التطوير.

وعلى صعيد أخر فإن وزارة النقل قد بدأت أولى خطواتها نحو وضع معايير للعمالة البحرية التى ترغب بالإلتحاق بالعمل داخل الموانى وذلك تمشياً مع الإتجاهات العالمية ومع توصيات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD ومنظمة العمل الدولية ILO ودعماً لقدرات الموانى المصرية مما يضعها ضمن أجيال الموانى الحديثة.

وأعرب اللواء صلاح فى ختام حديثة عن رغبته فى أن تكون توصيات تلك الندوة ناجحة وتساهم فى زيادة كفاءة أداء وفاعلية الموانى وتقدم بالشكر لكل من ساهم فى إعداد هذه الندوة.

وأشار الدكتور جمال الدين مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى ورئيس اللجنة التنفيذية لمعهد تدريب الموانى فى كلمته إلى أن كفاءة معهد تدريب الموانى وإنتظامه فى إعداد الندوة بشكل دورى أكسبها أهمية وشهرة واسعة على الصعيد المحلى والإقليمى.

وأضاف رئيس الأكاديمية أن حرص معهد تدريب الموانى على إنتقاء الموضوعات التى تشغل رأى المجتمع فى صناعة الموانى البحرية وجمعها ومناقشتها لتوفير المعلومات والبيانات والتوصيات قد ساهم بشكل واضح فى دعم وتطوير الموانى وصناعة النقل البحرى بأكمله.

وأنهى كلمته بتوجيه الشكر لوزارة النقل ومعالى وزير النقل لدعمها الكامل والدائم للأكاديمية والمعهد وجميع المراكز العلمية الأخرى للمساعدة فى تحقيق الإنجازات والنجاحات المتوالية.

أختتمت الجلسة الإفتتاحية أعمالها بمراسم أفتتاح المعرض الرابع عشر للمعدات والخدمات البحرية المصاحب لأعمال الندوة هذا وقد شارك بها العديد من الشركات والهيئات والموانى البحرية العربية.



تابع الندوة الدولية الثانية والعشرون للموانى

الأداء البشرى وجودة الخدمات بالموانى البحرية:

بعد ذلك أستكملت الفاعليات وأنقسم جدول الأعمال إلى خمس جلسات على مدار الأيام الثلاث قدم خلالها الحاضرون العديد من الأوراق البحثية.

وناقشت الجلسة الأولى الأداء البشرى وجودة الخدمات بالموانى البحرية برئاسة الدكتور أحمد عبد المنصف محمود عميد معهد النقل الدولي واللوجستيات – مصر كما ناقشت الجلسة الثانية التدريب والتطوير برئاسة الدكتور عبد الرحمن توفيق رئيس مجلس إدارة مركز الخبرات المهنية للإدارة – مصر وناقشت الجلسة الثالثة الجوانب الفنية وتطوير أداء الموانى برئاسة دكتور إسماعيل مبارك مستشار الرئيس التنفيذى والعضو المنتدب لشركة ميناء السخنة.

ومثلت الجلسة الرابعة جودة الأداء بمحطات الحاويات برئاسة لواء بحرى فتحى أحمد سرور رئيس مجلس إدارة شركة إسكندرية لتداول الحاويات والبضائع مصر وأنهى الربان «ثيو دورس سبانوس» مدير المركز البحرى الدولى – اليونان الجلسة الخامسة بمناقشة السلامة «وإدارة الأزمات بالموانى».

الجلسة الختامية:

خرجت الندوة ببعض التوصيات الهامة لتنمية الموارد البشرية لتحقيق أعلى كفاءة وجودة ممكنة للأداء من خلال ما قدم فى الندوة من مناقشات مثمرة.

أوصت الندوة بدعم التعليم والتدريب عن بعد وتأهيل الكفاءة البشرية اللازمة لإنشائها وإدارتها بما يكفل الإسراع بعمليات التطوير للأداء البشرى للعاملين بالموانى العربية وكذلك الصناعات ذات العلاقة بالنقل البحرى.

كما أوصت بتدعيم عمليات تصميم البرامج والمناهج التدريبية الورقية والإلكترونية وفق الأسس والمعايير العامة المستخدمة فى إنتاج تطوير الموارد والمناهج التدريبية والإستعانة ببيوت الخبرة السابقة فى إنتاج هذه المناهج وإضافة التوصيات أن هناك إمكانية إنشاء كيان تنظيمى فعال لتدريب وتأهيل المدربين وأخصائى التعليم والتدريب بما يضمن توفير كفاءة بشرية مؤهلة.

وأكدت التوصيات أن إتحاد الموانى البحرية العربية سوف يتبنى صياغة عربية مدونة لمعايير الأداء الإدارى الإستراتيجى للمنظمات العربية العامة فى مجال النقل البحرى وزيادة المخصصات المالية لتطوير الموارد البشرية فى الشركات وأشارت التوصيات إلى سرعة تغطية الموانى البحرية بنظام الربط الآلى مع الإسراع فى استحداث برامج تدريبية على تطبيق الإدارة الإليكترونية لخلق كوادر بشرية قادمة على التعامل مع التقنيات الحديثة.

بالإضافة إلى بحث إمكانية مشاركة الخطوط الملاحية للحاويات فى إستثمارات الموانى مع دراسة فرص العمل المشترك مع شركات عالمية لتداول الحاويات.

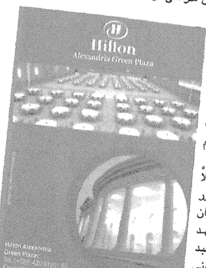
كما يوصى بالمزيد من الإهتمام ببرامج التدريب المتعلقة بالسلامة والأمن بشكل مستمر وحتمية مشاركة الشركات المتخصصة فى إنشاء وإدارة الموانى ومحطات الحاويات فيها أسوة بشركة دبى للموانى التى يفترض أن «تدير 4 موانى أمريكية» وضرورة إدماج وتفعيل البعد البيئى فى الموانى المصرية من خلال الإدارة البيئية المتكاملة وتقديم دراسة تقييم للأثر البيئى للمشروعات فى الموانى ووجود سجل بيئى لكل ميناء وأنهى المؤتمر أعماله بالقيام بجولة ميدانية لميناء الإسكندرية.

• • •

قاعة الزهراء بفندق هيلتون بلازا تثير الإهتمام

أوضح الربان نايل المراسى منظم الندوة ونائب مدير معهد تدريب الموانى أن السبب الرئيسى وراء إختيار قاعة الزهراء بداخل فندق هيلتون جرين بلازا أنها القاعة الوحيدة بدون عواميد ويمكنها أن تحتوى أكثر من 900 فرد بداخلها.

وأضاف الربان مراسى أن هناك أشياء أخرى يميزها أكثر من كون المكان يحتل موقع إستراتيجى ضخم وهو منظومة متكاملة وعلى أحسن طراز يشرف المصريين أمام الأجانب.



واتفق معه كلاً من الدكتور حمدى حسان عميد المعهد والدكتور عبد الحليم بسيونى نائب رئيس الأكاديمية.

على هامش المؤتمر

قال الأستاذ أحمد النمر مسئول التسويق بشركة مانتراك أنها إحدى توكيلات منصور هذا وقد حصلت الشركة على توكيلات أخرى منها مولدات الكهرباء وتوكيل ماك والتوريدات البحرية وكاتربيلا.

وأضاف مسئول التسويق أن إنتشار الشركة قد وصل للمرحلة كبيرة بالنسبة الأخيرة حيث أصبحت تشمل 12 فرعاً على مستوى مصر والإسكندرية.

[illegible]

[illegible] الأخرى.



على هامش

المعرض الدولى " إفيكس 2006"

بقلم/ عبدالسلام السيد أحمد

تم إقامة الدورة الثانية للمعرض الدولى للطيران المدنى"إفيكس 2006" بمدينة السلام شرم الشيخ، وقد حرص الرئيس محمد حسنى مبارك على إفتتاح هذا المعرض الذى شاركت فيه 90 شركة تمثل 42 دولة متخصصة فى صناعة الطائرات الصغيرة على مستوى العالم بجانب شركتى بوينج وايرباص المصنعة للطائرات الكبيرة، وشاركت أيضاً فى المعرض شركات تكنولوجيا المعلومات.



الرئيس مبارك والحضور يستمعون للشرح التوضيحى

وتفقد الرئيس مبارك بصحبة الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء أجنحة المعرض وأنواع الطائرات المعروضة، وأعجب سيادته بالتكنولوجيا الحديثة التى وصلت إليها صناعة الطائرات المدنية.



عاطف عبد الحميد   إبراهيم مناع

وقد حضر حفل الإفتتاح عدد من الوزراء ورئيس ديوان رئيس الجمهورية ورئيس الهيئة العربية للتصنيع ومحافظ البحر الأحمر ورؤساء الشركات القابضة التابعة لوزارة الطيران، وعدد من وفود المنظمات والهيئات الدولية المعنية بالطيران المدنى.

وقام الفريق أحمد شفيق وزير الطيران بشرح توضيحى شمل الشركات العارضة المتخصصة فى صناعة الطائرات، وشركات الخدمات والمعدات الأرضية، وأشار الوزير إلى أن عدد الشركات المشاركة فى المعرض هذا العام زادت بنسبة 35% مقارنة بالدورة الأولى العام الماضى، وذلك نتيجة لما حققه جناح مصر للطيران من نجاح فى معرض دبى للطيران وأثره فى التسويق لمعرض"إفيكس 2006" الثانى والإعلان عنه بصورة جيدة.

وأشار وزير الطيران إلى أن معرض إفيكس تقرر تنظيمه كل عامين، وستكون دورته القادمة فى مارس 2008، وسيتم التسويق لهذه الدورة، مع التفكير فى إشراك قطاعات جديدة خاصة بعدما ثبت إقدامه وتخطيه مرحلة البداية، وظهوره بصورة تماثل المعارض العالمية المتخصصة.

وصرح الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء بأن إفتتاح الرئيس مبارك للمعرض - بالرغم من سوء الظروف الجوية يؤكد إهتمام سيادته بكل ما يرتبط بالتنمية فى مصر خاصة وأن قطاع الطيران المدنى يعتبر ركيزه أساسية لعملية التنمية، وله التأثير على كل القطاعات سواء الخاصة بالسياحة أو التجارة بجانب مجالات نقل الركاب والبضائع، وأكد رئيس الوزراء على أن المعرض يعتبر فرصة جيدة للتعرف على التكنولوجيا الحديثة فى مجال الطيران المدنى الذى يشهد نهضة كبيرة، وأن الفرصة مواتية للتوسع والنهضة فى هذا المجال خاصة صناعة النقل الجوى وإنشاء المزيد من المطارات.

رجال وراء نجاح المعرض

إن نجاح المعرض الدولى للطيران المدنى"إفيكس 2006" يرجع إلى تضافر كل الأجهزة التى تعمل فى مجال الطيران ويؤكد ذلك التصريحات التى أدلى بها رؤساء الشركات المعنية كل فى موقعه:

* فقد قال المهندس إبراهيم مناع رئيس الشركة القابضة للمطارات والملاحة الجوية أن الشركة قدمت من خلال الشركات التابعة لها الدعم الكامل لتنظيم المعرض فى دورته الثانية، بجانب إستثمار نجاح الدورة الأولى له، وبالتالى إظهار قدرة مصر على تنظيم هذا النوع من المعارض الدولية المتعلقة بالطيران.

* صرح المهندس عاطف عبد الحميد رئيس الشركة القابضة لمصر للطيران بأنه تم التنسيق بين جميع الشركات التابعة لتوفير كل الإمكانات اللازمة لإنجاح هذا المعرض.

* يعتبر المهندس عبدالعزيز فاضل رئيس شركة مصر للطيران للصيانة والعمالة الفنية - المعرض فرصة كبيرة لجذب العملاء للإستفادة من النجاح الذى حققته شركته فى صيانة وإصلاح الطائرات خاصة بعدما أصبحت مركزاً دولياً وحصولها على شهادة الإعتماد الدولى للجودة المعتمدة من الإتحاد الأوروبى التى تؤهلها لإجراء العمرات للطائرات، وستبدأ الشركة فى التعاقد مع المطارات العربية للإستفادة من خبراتها وإمكانياتها فى إصلاح الطائرات.

* المهندس ماجد المصرى رئيس شركة تكنولوجيا المعلومات فى الطيران قال أنه سيتم عرض المشروع الخاص بأول تطبيق فعلى للمشروع الكبير الخاص بالحكومة الإلكترونية الذى تدعمه وزارة التنمية الإدارية، كما سيتم عرض مشروع الأرشيف الإلكترونى الذى تنفذه الشركة، والذى يتيح التحرك للبريد اليومى داخل الشركات بشكل إلكترونى بدلاً من التعامل ورقياً، كما ستقدم الشركة مشروع الممر الصناعى الذى إنتهت المرحلة الأولى منه والذى تموله الحكومة الفرنسية بتكلفة تصل إلى مليون يورو.

●●●



إحدى الطائرات التى أعجب بها الرئيس



الأساطيل التجارية ،الموانئ، اللوجيستيات، وغيرها كلها عناصر تمثل القاعدة التى يرتكز عليها النقل البحرى المصرى ونظراً لما يشهده السوق الملاحى من تطور سريع ونجاح فعال وملحوظ فى كل عنصر من عناصر منظومة النقل البحرى فإن هناك عنصراً هاماً ورئيسياً أيضاً لابد من الإهتمام به والعمل على تحسين أداءه وتقديم التدريب والنصيحة والخبرة له دائماً فهو أداة صناعة النقل البحرى ودعم الأساطيل التجارية المصرية وهو نواة مستقبل أفضل فى ظل الظروف المتغيرة، تلك العنصر إنما هو العنصر البشرى "العمالة البحرية" ومن هذا المنطلق :

جمعية الخدمات الإجتماعية لضباط البحرية التجارية ترعى مؤتمر العمالة البحرية بعنوان

كتبت

ياسمين عبد المجيد



"العمالة البحرية بين التأهيل والتشغيل"

وقد عقد المؤتمر فى الفترة من 14 . 15 مارس 2006 بقاعة الدكتور جمال مختار بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچية والنقل البحرى بأبى قير، وسط حضور لفيف من خيرة رجال النقل البحرى والقائمين عليه وصناع القرار فى مصر وبرعاية جمعية الخدمات الإجتماعية لضباط البحرية التجارية وبدعم من الأكاديمية العربية للنقل البحرى والتى تعد المنبر الأول لتأهيل تلك العمالة وفى حضور قطاع النقل البحرى ووزارة القوى العاملة والهجرة ونقابة البحارة ومنظمة العمل العربية المشتركة وشركات الملاحة وبهذا إكتملت منظومة نجاح هذا المؤتمر منذ يومه الأول حيث تم عرض الرأى وتمت مناقشته مع كافة الحضور بجدية وموضوعية ففى الجلسة الإفتتاحية تحدث الربان/ أحمد حافظ... رئيس الجمعية ورئيس المؤتمر وقد أعرب عن سعادته البالغة بهذا الحضور وبوجود الجمعية فى بؤرة الأحداث لتنظم تلك المؤتمر الذى يخدم البحارة والعاملين في البحر.

كما تحدث الربان / محمود حمدى... رئيس مجلس إدارة شركة بيراميد للملاحة، واللواء/ شيرين حسن... نيابة عن معالى وزير النقل المهندس/ محمد منصور...

وكانت **الجلسة الأولى** للمؤتمر بعنوان " التدريب والتأهيل" برئاسة اللواء/ شيرين حسن... رئيس قطاع النقل البحرى وقد تحدث من خلالها د/ سامى زكى عوض... مساعد عميد كلية النقل البحرى حول الأسس النظرية لفلسفة إدارة الجودة الشاملة فى التعليم البحرى مشيراً إلى أهمية التعليم ومطالباً بوقف التعليم لمدة عام على سبيل المثال ما حدث في اليابان وذلك لمحو أمية الشعب أولاً ليصبح قادراً على تحديد مستقبله .

* وقد قدم الربان/ أحمد محمد يوسف... محاضر بكلية النقل البحرى دراسة حول كيفية الحصول على ضباط ومهندسين ذوى كفاءة عالية مشيراً إلى ضرورة النظر لمعايير ومتطلبات ملاك السفن والتى تمثل معايير التشغيل ومتطلبات السوق الملاحى العالمى مما يتطلب تطبيق تلك المعايير من خلال المؤسسات التعليمية.

* وعن التطوير والتحديث فى عمالة الصيد البحرى وأثره على الإقتصاد القومى تحدث الربان/ محمد فوزى ذكى... محاضر ومنسق ومخطط برامج قسم الصيد البحرى بكلية النقل البحرى مشيراً إلى أهمية الثروة السمكية وطالب بإعداد مؤتمراً خاص بالصيد لحل المشكلات التى تواجه العاملين بهذا المجال .

أما **الجلسة الثانية** فكانت حول تنسيق العمالة البحرية المصرية برئاسة السيدة / سميرة أبو مسلم ... مدير عام الإدارة العامة للتشغيل والتمثيل الخارجي بوزارة القوى العاملة وقد جاء دور الوزارة فعالاً ومؤثراً حيث تحدث أ/ رمضان محمد عثمان ... مدير إدارة التشغيل والتمثيل الخارجى عن شركات توظيف العمالة البحرية والمصرية وأهميتها.

كما تحدثت أ/ ماجدة غلاب... مدير إدارة التمثيل الخارجى بالإدارة العامة للتشغيل والتمثيل الخارجى، حول دور مكاتب التشكيل والتمثيل الخارجى .

أما الأستاذ/ **أشرف غبريال**... خبير شئون الدراسات الإستراتيچية والبحرية فقد تحدث عن الإطار التصورى للمرصد البحرى وقد عرض بعض المراصد الموجودة داخل المجتمع الدولى.

وجاءت **الجلسة الثالثة** حول المعايير الدولية والوطنية للعمالة البحرية برئاسة د/ **رفعت رشاد**... رئيس مجلس إدارة الجمعية العربية للملاحة.

وتحدثت أ/ سوزى محمد قاسم... باحث أول بإدارة مستويات العمل الدولية بوزارة القوى العاملة عن أثر معايير العمل الدولية على العمالة البحرية المصرية.

أما الأستاذة/ سميرة أبو مسلم... فتحدثت عن التدريب والإستخدام الأمثل للكوادر البحرية فى ظل المعايير الدولية والوطنية.

وعن منظمة العمل العربية ورعاية البحارة تحدث أ/ عماد شريف... رئيس وحدة العمالة العربية المهاجرة بمنظمة العمل العربية

وأخيراً وحول الحفاظ على العمالة البحرية المصرية فى سوق العمل كانت الجلسة الرابعة برئاسة الربان/ طلال الشواربى... عميد دراسات السلامة البحرية بالأكاديمية العربية للنقل البحرى.

تحدث من خلالها أ/محمد الراعى... (المحامى بالنقض) والربان/إبراهيم شحاته... (محاضر بعمادة السلامة البحرية) حول حماية البحار المصرى فى سوق العمل الدولى.

وعن العمالة البحرية المصرية حول مصادر القوى ونقاط الضعف تحدث الربان/ سعيد بلبع... مستشار بحرى بمركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى.

كما قدم الربان/ أشرف جلاوة... محاضر بعمادة السلامة البحرية عرضاً وافياً عن دور برامج السلامة البحرية فى تأهيل البحارة وجاءت **الجلسة الختامية** برئاسة الدكتور/ جمال الدين مختار...

وتم إستعراض ما تم مناقشته فى المؤتمر وجاءت المناقشات جادة ومفيدة وقد كان لها بالغ الأثر فى الخروج بتوصيات فعالة وجادة. إتفق كافة الحضور مع المسئولين على العمل لتفعيل تلك التوصيات وإدراجها حيز التنفيذ وألا تكون مجرد حبر على ورق حيث لا يتحمل الأمر مزيداً من الدراسات بل يحتاج للعمل الجاد لتطبيق الدراسات السابقة وتحقيق معادلة النجاح وقد شاهدت حماساً لم أعهده من قبل من الجهات المعنية مع الحضور حيث تم عرض كافة المشكلات والمتعلقة بالعمالة وعرض كافة المشكلات التى يتعرض لها العاملين بالبحر فأشاروا إلى نقاط الضعف الحساسة فى العمالة البحرية ووقعوا بأنفسهم إرشادات الوصول لعمالة بحرية مدربة يعتمد عليها لتشغيل أساطيل قوية ومن هذه التوصيات

1 - أعفاء العاملين فى البحر من الضريبة العامة على الدخل أسوة بالعاملين فى المناجم حتى يمكن أن تحتفظ الشركات الملاحية المصرية بعمالتها المدربة وتضمن عدم تركهم للأسطول المصرى بسبب إنخفاض الرواتب بعد إستقطاع الضرائب.

2 - ضرورة رفع كفاءة العمالة البحرية المصرية من خلال تقديم منح دراسية فى اللغة الإنجليزية والتنمية البشرية تمول تلك المنح من مصادر مختلفة كمساهمات الشركات الملاحية والتوكيلات كذلك عن طريق الدعم المالى من الهيئات الكبرى والمانحة ورجال الأعمال وعن طريق تحويل جزء من الرسوم المحصلة من السفن فى هذا الإتجاه.

3 - دعوة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچية والنقل البحرى لعمل برامج تخصصية لخريجيها من قسمى الملاحة والهندسة البحرية تغطى أوجه الطلب فى سوق العمالة البحرية لتغطية إحتياجات الشركات المتخصصة فى نقل الغاز والبترول والحاويات و... إلخ

4 - إصدار كتيب إرشادات يحتوى على الحقوق الأساسية للبحار والجهات الرسمية والمدنية التى يمكن اللجوء إليها فى الوطن وخارجه فى حالة تعرضه لأى نوع من المشاكل المتعلقة بالعمل على السفينة وحقوقه لدى مالكها.

5 - ضرورة إيجاد برنامج تأمينى بالإتفاق مع شركات التأمين الكبرى يضع ميزات مقاربة للميزات التى يمكن أن تقدمها التأمينات الإجتماعية على أن تكون تلك البرامج جماعيه إجبارية للبحاره المصريين وتوفر لهم الحصول على معاش شهرى يضمن لهم وأبناءهم حياة كريمة.

6 - الدعوة إلى تأسيس المرصد البحرى للتشغيل فى نطاق جمعية الخدمات الإجتماعية لضباط البحرية التجارية وبالشراكة مع قطاع النقل البحرى ووزارة القوى العاملة ومنظمة العمل العربية وبدعم مالى من الجهات المناحة والشركات الملاحية ورجال الأعمال وأى مصادر أخرى متاحة للتحويل.

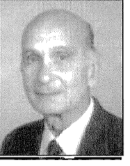
7 - تجميع كافة القوانين والقرارات الوزارية والتشريعات الخاصة بالبحاره فى جميع المجالات وإصدارها فى قالب مستندى واحد وتوزيعه على كافة الجهات المعنية مما يتيح للجميع فرصة التعرف على الوضع القانونى الحالى ومما يتيح فرصة الدراسة والتعديل والإضافة.

8 - ضرورة القيام بحملة إعلامية توضح أهمية صناعة النقل البحرى ومردودية العمالة البحرية على الدخل القومى على أن تتم تلك الحملة فى كافة القنوات الأعلامية المرئية والمسموعة والمكتوبة لعلها تؤدى إلى توجيه الإستثمارات المصرية إلى قطاع النقل البحرى وتعرف بأهمية تطوير تلك الصناعة الهامة.

وختاماً .. لقد كان المؤتمر فعالاً وعلى قدر كبير من الأهمية وكان التنظيم جيداً جداً وكان له الأثر الفعال فى نجاح المؤتمر وتألقت جمعية الخدمات الإجتماعية لضباط البحرية التجارية والتى لم تكمل عامها الثانى وكأنها لؤلؤة بدأ يشع نورها لخدمة النقل البحرى فإلى مزيد من النجاح والتقدم بإذن الله.

التخطيط لمستقبل العاملين فى البحر

يقول بعض الخبراء البحريين أنه ما لم يستيقظ ملاك السفن والشركات الملاحية، فإنهم سيواجهون مشكلة كبيرة نتيجة النقص فى الكوادر اللازمة لإدارة أعمالهم. وستستيقظ شركات الملاحة على المشكلة عندما يؤثر هذا الوضع فى عملياتها وفى صعوبة تعبئة الكوادر اللازمة سواء من خبراء المعاينة أو سماسرة بيع وشراء وتأجير السفن أو الوكلاء الملاحيين أو المشرفين SUPEA INT ENDANTS خاصة وأنه لا توجد خطة طريق محددة وواضحة للعمل المستقبلى فى المهنة البحرية.



عميد بحرى متقاعد

عبد العزيز أبو قنديل

وفى سبتمبر 2005، نشر تقرير قامت بإعداده جامعة SOUTHAM PTON SOLENT جاء فيه أن العاملين فى البحر يختلفون عن العاملين فى الصناعات الأخرى فى أنه مطلوب منهم أن يبتعدوا عن أوطانهم وعائلاتهم لفترات طويلة، وأن عليهم العمل والتعايش مع أفراد طواقم محدودة العدد فى سفن معزولة عن باقى المجتمع، وأن مهنة العمل فى البحرلها لغتها ومعلوماتها الخاصة بها، وبالتالى فإن العمل فى البحر هو أسلوب حياة لا يعرف حدوداً وطنية ويعتمد على علاقات الإخاء بين العاملين فيه القادمين من مختلف بلدان العالم.

هذه العلاقات الأخوية واللغة الموحدة هى التى تفسر سبب تفضيل إختيار العاملين فى البحر للعمل فى المجالات البحرية فى البحر، حيث يسهل عليهم الإتصال مع زملائهم فى المهنة وخدمة العاملين فى البحر، وكذا معرفتهم ومعلوماتهم الفنية عن السفن ونظم العمل بها والأساليب البحرية، بالإضافة إلى قدرتهم على تقدير المواقف الطارئة ومواجهتها وإتخاذ القرارات وحل المشاكل، وخاصة الضباط البحريين منهم.

ونظرا لأن الخبرة والمؤهلات بين الضباط البحريين السابقين تعتبر متساوية تقريباً، فإن أصحاب العمل يبحثون فى إختيارهم عن السلوكيات الشخصية وكيفية ملاءمة القادم لشغل وظيفة للتعامل مع الآخرين، لأن بعض قدامى الضباط البحريين متصلبين فى أفكارهم ويقاومون أى تغيير أو سلطة تفرض عليهم من آخرين.

غير أن نقص إعداد وتدريب العاملين فى البحر الذين يتركون العمل على السفن وينتقلون إلى العمل فى المجالات البحرية فى البر – وخاصة فى إدارة الأعمال – يعتبر قضية هامة ينتظر أن يكون لها صدى شديد فى السنوات القادمة. ويقول بعض الخبراء أن هذه القضية ستظهر نقص المهارات الحالية للكوادر العاملة فى مكاتب الشركات الملاحية فى البر، وأن هذا سيؤدى إلى مبادرات فى التدريب التكميلى، وأن معاهد التدريب البحرى حول العالم تدرس الحاجة إلى إضافة هذه الدراسات إلى مناهجها.

وهناك عدد من الأسباب لقرار العاملين فى البحر النزول للعمل فى البر، منها الإلتزامات العائلية والفرص الجيدة للعمل فى البر والرغبة فى ترك العمل للظروف الإجتماعية الصعبة على ظهر بعض السفن والتى ترجع إلى التشغيل الشاق الحديث للسفن بأقل الأفراد والذى يقول عنه التقرير أنه يهتم بالمكاسب السريعة على حساب النظر إلى المصلحة العامة على المدى الطويل. كما أن هناك أسباب أخرى ترجع إلى سوء الإدارة على ظهر بعض السفن أو فى إدارات الشركات المالكة للسفن وكذا القلق من تجريم العاملين فى البحر تنفيذاً للمعاهدات البحرية لمنع تلويث المياه والإجراءات الأمنية المشددة منذ أحداث 11 سبتمبر 2001. وبصفة عامة يعتبر عدم وضوح الرؤية المستقبلية للعمل فى المهنة البحرية من أهم أسباب نزول العاملين فى البحر إلى العمل فى البر.

والكثير ممن يقررون النزول للعمل فى البر يفضلون العمل فى وظائف فى شركاتهم، مالم يكن قرارهم بترك العمل فى البحر يرجع إلى شعورهم بسوء المعاملة أو سوء الإدارة من رؤسائهم أو مدرائهم فى العمل. ومن جهة أخرى من الملاحظ أن القليل منهم فقط ممن يلتحقون بالعمل فى البر يصلون إلى المناصب العليا فى إدارة الشركات التى يعملون بها. وهذه الفجوة تحتاج إلى إستكمالها بواسطة توجيههم من قبل المسئولين فى الشركات التى يعملون بها، أوبإعطائهم دراسات تكميلية لزيادة معلوماتهم ومداركهم وقدراتهم فى إدارة أعمال الشركات الملاحية.

وفى الماضى، كانت معظم الشركات الملاحية تعطى الفرصة لبعض العاملين على سفنها – ممن يتم إختيارهم من الذين يتركون العمل فى البحر – للعمل فى مكاتب الشركة أو للعمل كمشرفين بحريين أو مهندسين، وأما من لا يتم إختيارهم فإنهم يتركون لرغباتهم أو لمصيرهم. أما الآن فإن الذين يتركون العمل فى البحر يمكنهم الحصول على دراسات تكميلية لإعدادهم للعمل المستقبلى سواء فى مكاتب الشركات التى كانوا يعملون بها أو فى الأعمال الحرة الخاصة المتصلة بالبحر كوكلاء ملاحيين أو سماسرة تأجير وبيع السفن ونقل البضائع على السفن أو خبراء معاينة أو تشغيل الطواقم اللازمة للسفن وغيرها.

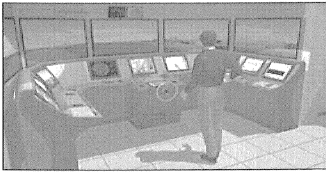
وهذه الدراسات التكميلية قد تشمل علوم إدارة الأعمال واللوجيستيات وتقنية المعلومات كما بالإضافة إلى المستجدات فى النقل البحرى العالمى وغيرها من العلوم التى تؤدى إلى توسيع مداركهم فى مجالات العمل إدارة تشغيل السفن والشركات الملاحية، فلا تبقى معلوماتهم محدودة بالشئون البحرية الفنية فقط.

ويجب وضع المستويات المطلوبة لكل دراسة ومؤهل بما يتفق مع المعاهدات الدولية والوطنية مع توفير المدرسين اللازمين لهذه الدراسات من أنحاء العالم إذا لزم الأمر.

على أن هناك إختلافات فى التدريب والشهادات التأهيلية بإختلاف المناطق من العالم، وذلك لإختلاف المشاكل التى تواجهها كل منطقة ومتطلباتها. ضمن معظم الدول الأوروبية لا تعقد هذه الدراسات لقلة الدارسين فيها، لأن العاملين فى البحر هناك يمكثون فى العمل البحرى مدداً طويلة يلجأون بعدها إلى التقاعد وإعتزال العمل والراحة. أما فى بلدان الشرق الأقصى فإن الكثيرين من العاملين فى البحر لا يعملون لأكثر من 10–15 سنة ثم يتركون العمل وينزلون للعمل فى البر، وهؤلاء لا يدرسون الدراسات التكميلية للعمل فى البر لعدم وجود العدد الكافى من المعاهد المتخصصة وعدم وجود برامج للدراسات التكميلية أو مستويات محددة لكل مؤهل، وأخيراً لعدم توافر المدرسين القادرين على القيام بهذا العمل.

لذا فهناك نرى معظم العاملين فى البحر ينزلون للعمل فى البحر بدون دراسة تكميلية ويعملون فى معظم المجالات البحرية ولا يعترفون بحاجتهم لهذه الدراسات وينعكس هذا على مستويات أدائهم فى العمل الحر الخاص وكذا فى الشركات الملاحية.

ولهذا فإنه من الضرورى على صناعة النقل البحرى أن تطمئن العاملين فيها على السفن التجارية فى البحار بأن هناك حياة بعد إنتهاء خدمتهم فى البحر، وأن هناك مستقبل ينتظرهم، وذلك بإتاحة الفرصة لمن يرغب فى الإنتقال للعمل فى البر بتوفير الدراسات التكميلية لهم لمساعدتهم فى النجاح فى شغل الوظائف فى الشركات الملاحية والقيام بالأعمال الحرة البحرية على الوجه الصحيح بما يساعد فى رقى صناعة النقل البحرى وتقدمها.



تشارك العاملين فى تصميم الهيكل التنظيمى


محمد حسن محمود — محمود أبو العلا

صرح السيد الأستاذ/ جلال أبو الفتوح رئيس مصلحة الجمارك بأنه فى إطار تطوير الجمارك المصرية، وفيما يخص تفعيل الهيكل التنظيمى الجديد بمصلحة الجمارك والذى تم تصميمه ليواكب أفضل الممارسات العالمية ولتصبح الجمارك المصرية من خلاله قادرة على التعامل مع كافة المتغيرات الإقتصادية وتصبح منطقة عبور للواردات وليس منطقة تخزين لها حيث بدأ العمل فى أعداد دراسات الهيكل التنظيمى الجديد بمصلحة الجمارك بناءاً على تعليمات مباشرة من السيد الأستاذ الدكتور/ وزير المالية، وهذه التعليمات تقضى بأن يتم رسم سياسة إستراتيجية لمصلحة الجمارك فى ضوء تحديد واضح للأهداف المطلوب تحقيقها خلال الفترة القادمة.

وفى هذا الإطار تم التخطيط لعقد عشر ورش عمل كجهد مشترك مع الخبراء الدوليين من الجهات المانحة وفريق التطوير فى مصلحة الجمارك فى أول سابقة من نوعها فى تاريخ مصلحة الجمارك بهدف مشاركة العاملين فى تصميم الهيكل التنظيمى ونقل المفاهيم والفلسفة الجديدة والتي تعكس روح الهيكل المطور والتى تتمثل فى التنسيق الكامل بين كافة القطاعات فى ظل تفويض السلطة لتعمل جميع الوحدات التنظيمية داخل المصلحة بشكل متناغم وفى إتجاه واحد تحقيقاً للأهداف الإستراتيجية لمصلحة الجمارك العريقة.

وقد عقدت عدد عشر ورش عمل غطت القطاعات الأتية:

1 – قطاع التخطيط الإستراتيچى.
2 – قطاع التكنولوچيا.
3 – قطاع الخدمات الإدارية.
4 – قطاع شئون المصلحة.
5 – قطاع الإلتزام التجارى.
6 – قطاع النظم والسياسات الجمركية.
7 – قطاع العمليات وقد تم تقسيمه على أساس جغرافى يغطى مناطق ثلاث هى.
  1 – المنطقة الشمالية والغربية
  2 – المنطقة الشرقية
  3 – المنطقة الوسطى والجنوبية
8 – قطاع الموارد البشرية

وهذا وقد تم عقد ورشة العمل الأخيرة والخاصة بالمنطقة الوسطى والجنوبية من قطاع العمليات يومى 26/25 فبراير بالقاهرة وهذه الورشة تختص بالمنطقة التى تغطى المطار وقرية البضائع وجمارك القاهرة وجنوب القاهرة حتى أسوان.

وقد تميزت ورش العمل بالروح الإيجابية التى تسود كافة المشتركين من رجال الجمارك مع تغليب المصلحة العامة، كما لمست أيضاً أرتفاع مستوى فريق العمل فى وحدة التطوير الجمركى المصاحب لفريق خبراء الجهات المانحة مما يبشر بقرب وجود كوادر جمركية مصرية على أعلى مستوى، وأخيراً روح الفريق التى سادت بين المشاركين وهى الروح التى نسعى إلى ترسيخ وجودها فى مختلف الأوساط الجمركية بالتعاون مع كافة القطاعات التنفيذية والجمركية.

ولا أذيع سراً إذا قلت إن النتائج التى تحققت فى ورشة العمل الخاصة بقطاع العمليات بمناطقه الثلاث سيكون لها تأثيرها المباشر على العمل الجمركى التنفيذى سواء على مستوى الموانى البحرية أو الموانى الجوية مثل مطار القاهرة الدولى والمطارات الإقليمية، سوف يشعر به الراكب والمستورد والمصدر فى أى منفذ جمركى من السلوم حتى أسوان وهذه ليست شعارات تقال بل حقيقية ستظهر إلى النور قريباً جداً إن شاء الله.

وإذا أضفنا إلى قطاع العمليات باقى القطاعات الأخرى المكونة لهيكل مصلحة الجمارك المطور ستتكون منظومة متكاملة تتسع لتشمل التلاحم مع المجتمع التجارى بأكمله والنظر بعين الأعتبار إلى المستقبل فى ظل نظام تكنولوچى جديد سيكون له بالغ الأثر فى تفعيل الأداء من خلال شبكة إتصالات متطورة.

هذا وقد تم عقد ورشة العمل الأخيرة الخاصة بقطاع الموارد البشرية وبناء القدرات يومى 6 /7 مارس فى بورسعيد وهو القطاع المختص بالعنصر الأساسى فى نجاح أى منظمة وهو العنصر البشرى فلا يكفى تصميم هيكل مطور مع إستخدام أفضل الإدارات التكنولوچية دون الإهتمام الأول والأصيل بالعنصر البشرى داخل مصلحة الجمارك المصرية حيث كانت هذه الورشة مسك الختام لورش العمل الخاصة بدراسات الهيكل التنظيمى الجديد.

ومن المتوقع أن تشهد الفترة القادمة عقد لقاء موسع لقيادات مصلحة الجمارك مع السيد جلال أبو الفتوح رئيس المصلحة وصولاً إلى النتائج والتوصيات النهائية والتى سيتم عرضها على السيد الأستاذ الدكتور وزير المالية لتفعيل الهيكل التنظيمى المطور لمصلحة الجمارك ووضعه حيز التنفيذ.

صرح بذلك الأستاذ محمد حسن محمود رئيس قطاع المنطقة الشمالية والغربية والأستاذ محمود أبو العلا نائب رئيس وحدة التطوير.

ماذا يجرى فى غرفة ملاحة بورسعيد ؟؟

عادل اللمعى

جاءنا من السيد/ عادل اللمعي نائب رئيس مجلس الإدارة ورئيس اللجنة التنفيذية لغرفة ملاحة بورسعيد الأتي:

1 – ستقوم غرفة ملاحة بورسعيد بالإتفاق مع مركز تحديث الصناعة بعمل ندوة موسعة للبرمجيات التى تهم جميع السادة أعضاء الجمعية العمومية والتى تختص بخدمة مجال الملاحة والشحن والتفريغ وكل ما يخص مجال النقل البحرى وأيضاً إدخال النظم الحديثة والإلكترونية لجميع شركات أعضاء الجمعية العمومية من خلال التوافق الذى سيتم بين غرفة ملاحة بورسعيد والقطاع الجمركى وذلك بالأسبوع الأول من شهر أبريل الحالى.

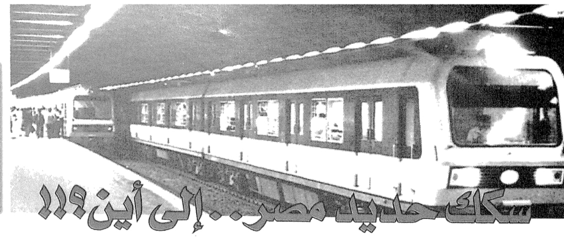
2 – كما ستقوم غرفة ملاحة بورسعيد خلال نهاية شهر مارس وأبريل ومايو بعمل دورات تدريبية لتأهيل جميع العاملين بجميع الشركات الأعضاء بالجمعية العمومية وذلك فى إطار سعى الغرفة الدائم لتنمية الموارد البشرية لجميع السادة الأعضاء.

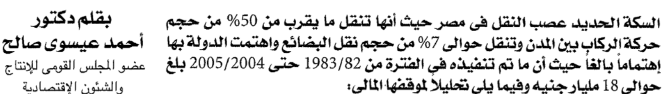
3- رتبت الغرفة عقد إجتماع مع أعضاء الجمعية العمومية واللجنة الفنية المشكلة من الإدارة المركزية لتكنولوچيا المعلومات بجمارك الإسكندرية لمناقشة سبل تقديم المنافست الإلكترونى للجمارك ووضع خطة زمنية للتنفيذ وذلك بفندق جراند الباتروس.

وسوف نعرض نتائج الإجتماع فى العدد القادم بمشيئة الله.

معدلات قياس الأداء
لقطاع جمارك المنطقة الشمالية والغربية عن شهر فبراير 2006

البيان	عدد البيانات الجمركية	متوسط زمن الإفراج				طرق التقييم		عدد التظلمات	التحكيم
		متوسط العمل الجمركى	متوسط العمل جهات العرض	متوسط وقت صاحب الشان	الإجمالى	مادة أولى	أخرى		
المركز الجمركى المتطور	767	1.37 ساعة	20.1 ساعة	41.24 ساعة	62.71 ساعة	764	3	-	-
الإدارات المركزية التابعة	10577	1.15 يوم	1.42 يوم	1.50 يوم	4.07 يوم	9075	1502	38	15





بقلم دكتور
أحمد عيسوى صالح
عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

السكة الحديد عصب النقل فى مصر حيث أنها تنقل ما يقرب من 50% من حجم حركة الركاب بين المدن وتنقل حوالى 7% من حجم نقل البضائع واهتمت الدولة بها إهتماماً بالغاً حيث أن ما تم تنفيذه فى الفترة من 82/1983 حتى 2005/2004 بلغ حوالى 18 مليار جنيه وفيما يلى تحليلاً لموقفها المالى:

الهيئة والمترو:

1- إرتفعت الإيرادات الجارية من 1062.2 مليون جنيه فى عام 2004/2003 إلى 1138.9 مليون جنيه فى عام 2005/2004 بنسبة زيادة قدرها 7.2% حيث حققت إيرادات الركاب زيادة نسبتها 11.1% فى حين إنخفضت إيرادات البضائع بنسبة نقص قدرها 6.2%، وارتفعت حصة الهيئة فى النوم والأكل بنسبة زيادة قدرها 93.4%.

2- أنخفضت الأستخدامات الجارية من 3136 مليون جنيه فى عام 2004/2003 إلى 2791.3 مليون جنيه فى عام 2004/ 2005 بنسبة خفض قدرها 11% حيث أرتفعت الأجور بنسبة 8.6% والمستلزمات السلعية بنسبة 3.8% وأنخفضت الفوائد بنسبة 34.8% حيث إنخفضت من 1100.7 مليون جنيه إلى 717.9 مليون جنيه، وإنخفض الإهلاك بنسبة 2% حيث إنخفض من 879.5 إلى 862.0 مليون جنيه.

3- أنخفض العجز النهائى من 2033.3 مليون جنيه فى عام 2004/2003 إلى 1549.7 مليون جنيه فى عام 2004/ 2005 بنسبة خفض قدرها 23.8% ويرجع ذلك العجز بصفة أساسية إلى تحمل السكة الحديد عبئى الأهلاك والفوائد بمقدار 1579.9 مليون جنيه فى عام 2005/2004 مقابل 1980.2 فى العام السابق.

4- وإذا ما استبعدنا الإهلاك والفوائد من الإستخدامات الجارية فإنها تنخفض إلى 1211.5 مليون جنيه مقابل 1155.8 مليون جنيه فى العام السابق وينخفض العجز الجارى إلى 72.5 مليون جنيه مقابل 93.6 مليون جنيه فى العام السابق وبإضافة فائض التحويلات فإن الهيئة تحقق فائضاً نهائياً قدره 30.1 مليون جنيه مقابل عجز نهائى قدره 53.0 مليون جنيه فى العام السابق.

الهيئة بدون المترو:

1- أرتفعت إيرادات النشاط الجارى من 824.8 مليون جنيه فى عام 2004/2003 إلى 887.4 مليون جنيه فى عام 2004/ 2005 بنسبة زيادة قدرها 7.6% حيث أرتفعت إيرادات الركاب بنسبة 13.2% وأنخفضت إيرادات البضائع بنسبة 6.2% وأرتفعت حصة الهيئة فى النوم والأكل بنسبة 93.4%.

2- أنخفضت الأستخدامات الجارية من 2230.7 مليون جنيه إلى 2089.5 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 6.3% حيث إرتفعت الأجور بنسبة 8.3% أرتفعت إجمالى المستلزمات السلعية والخدمية بنسبة 11.4% وأرتفع الإهلاك من 431.6 مليون جنيه إلى 438.1 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 1.5% وأنخفضت الفوائد من 866.8 مليون جنيه إلى 630.6 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 27.2%.

3- بلغ العجز الجارى 1202.1 مليون جنيه فى عام 2005/2004 مقابل 1405.8 مليون بنسبة خفض قدرها 14.5% وبإضافة الفرق بين الإيرادات التحويلية والمصروفات التخصيصية فإن العجز النهائى ينخفض من 1365.3 مليون جنيه إلى 1116.0 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 18.3%.

4- وإذا ما استبعدنا الإهلاك والفوائد من الإستخدامات الجارية فإنها تنخفض إلى 11020.8 مليون جنيه مقابل 932.2 مليون جنيه فى العام السابق بنسبة زيادة قدرها 9.5% وينخفض العجز الجارى إلى 133.4 مليون جنيه مقابل 107.4 مليون جنيه فى العام السابق بنسبة زيادة قدرها 24.2% وبإضافة ناتج التحويلات فإن العجز النهائى ينخفض إلى 47.3 مليون جنيه مقابل 66.8 مليون جنيه فى العام السابق بنسبة خفض قدرها 29.2%.



مترو الأنفاق:

1- أرتفعت إيرادات الركاب من 237.4 مليون جنيه فى عام 2004/2003 إلى 251.5 مليون جنيه فى عام 2005/2004 بنسبة زيادة قدرها 5.9%.

2- أنخفضت الإستخدامات الجارية من 905.3 مليون جنيه إلى 701.8 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 22.5% حيث أرتفعت الأجور بنسبة 23.4% وإنخفضت إجمالى المستلزمات بنسبة 45.9% وإنخفضت الإهلاك من 447.9 إلى 423.9 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 5.4% وإنخفضت الفوائد من 233.9 إلى 87.3 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 62.7%.

3- حقق المترو عجزاً نهائياً قدره 433.7 مليون جنيه فى عام 2005/2004 مقابل 628.7 مليون جنيه فى العام السابق بنسبة خفض قدرها 31%.

4- وإذا ما استبعدنا الأهلاك والفوائد من الأستخدامات الجارية فإنها تنخفض من 223.5 إلى 190.7 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 14.7% ويتحول العجز النهائى إلى فائض نهائى قدره 77.4 مليون جنيه مقابل 53.1 مليون جنيه فى العام السابق بنسبة زيادة قدرها 45.8%.



التوصيات:

1- مما سبق يتبين أن الهيئة تحقق عجزاً سواء للهيئة والمترو معاً أو الهيئة فقط أو المترو فقط وذلك نظراً لأن حسابات التشغيل تتضمن الأهلاك والفوائد وهما بندان كبيران وإذا ما تم استبعادهما من حسابات التشغيل يتحول العجز إلى فائض أو ينخفض العجز انخفاضاً كبيراً كما سبق أن أوضحنا وذلك نظراً لأنها أعباء لا يجب أن تتحملها الهيئة حيث أنها ليست مسئولة عن الإستثمار فى البنية الأساسية (السكة والمحطات والمبانى والإنشاءات وخلافة) وتوسعاتها بل أن مسئولية الهيئة تنحصر فى التشغيل لنقل الركاب والبضائع وذلك مساواة للنقل البرى على الطرق حيث تنشئ الدولة الطريق ومرفقاته المستخدم يشغل سواء لنقل الركاب أو البضائع.

تابع سكك حديد مصر.. إلى أين؟؟؟

2- لا يجب أن تلجأ الدولة إلى زيارة تعريفة النقل لتحقيق التوازن بين الإيراد والتكاليف وإذا كان رفع التعريفة ضرورياً فيمكن أن يتم بالنسبة لنقل البضائع التى لا يجب أن تدعمها الدولة بأى حال حيث أن رفع تعريفة الركاب سوف يؤدى إلى الإتجاه للوسائل البديلة الأكثر تكلفة وينخفض حجم نقل الركاب مما يؤدى إلى عدم إستغلال الطاقة وحينئذ سوف يزداد العجز.

3- وبخصوص الخصخصة فعلينا أن ندرس تجربة الدول فى هذا الخصوص وعلى سبيل المثال فقد لجأت إنجلترا مثلاً إلى الخصخصة فى عام 1993 وكان الهدف هو التخلص من دعم الحكومة للسكة الحديد على المدى الطويل، وفتح قطاع النقل للمنافسة لتحسين الخدمة وزيادة الإنتاجية والتخلص من معوقات الإدارة، والإستجابة لاحتياجات السوق ومواجهة الطلب وتحسين النتائج المالية وبعد تقييم هذه التجربة لمعرفة ما إذا كانت الخصخصة قد حققت أهدافها أم لم تتحقق هذه الأهداف حيث تبين ما يلى:

1- الدعم بدأ يتناقص وبلغ أدناه فى عام 1988 ولكن متوسط مستوى الدعم بلغ 0.05 جنيه استرلينى لكل راكب، كم وهو مازال أعلى بكثير مما كان عليه قبل ذلك.

وتبين أن الأمر يحتاج إلى إستثمار كثيف لتحديث النظام وزيادة الطاقة ولقد تضمنت الورقة البيضاء للنقل 2010 والخطة العشرية التى قدمت فى يوليو 2000 التى اقترح فيها أن يتم إستثمار حوالى 63 بليون جنيه استرلينى منها فى شكل دعم 29 بليون جنيه استرلينى علماً بأن التخطيط ليس أمراً سهلاً فى دولة لم تتبع مثل هذا النظام ولم تتعود عليه، وطبقاً للخطة تعهدت الحكومة بحقن 3 بليون جنيه استرلينى سنوياً للسكة الحديد، وهذه القيمة تبلغ أكثر ثلاث مرات من الدعم الذى كانت تحصل عليه السكة الحديد قبل الخصخصة واضطرت الحكومة لدعم شبكة الخطوط الحديدية بقيمة 1.5 بليون جنيه استرلينى ليمكنها حل المشاكل المهمة التى ظهرت خلال أحد الحوادث وكان من المخطط أن الدعم للبنية الأساسية سوف يختفى عندما خصخصت الشبكة فى مايو 1996.

2- الأمن هو السقوط الثانى حيث وقعت أربعة حوادث خطيرة منذ الخصخصة وكانت الحوادث مأساوية بالنسبة للعنصر البشرى وأوضحت عدم الكفاءة والمشاكل المتراكمة فى نظام الأمان ونظم الإشارات ومراقبة الحركة والنتيجة كانت ضياع وقت الركاب وفقد إيرادات للشركات وطبقاً للتقرير الرسمى للأمن المنشورة فى أغسطس 2003 الذى تنبأ بزيادة المخاطر للركاب إلى أعلى مستوى منذ عام 1993 ولقد بلغت خسائر الشركات أكثر من بليون جنيه استرلينى وعلى سبيل المثال قطارات فيرجن حصلت على 400 مليون جنيه استرلينى تعويض من شبكة السكك الحديدية، هذا فضلاً عن وضع الشكوك حول أهداف 2010.



3- إن شبكة السكة الحديد قاست من خفض الإستثمارات لقرون ورئيس الوزراء بلير قال الخصخصة عنصر هام فى تدهور السكة الحديد والسبب هو خفض الإستثمارات.

واستمر الوضع إلى الأسوء بسبب أن الشبكة لم تؤد ما يجب عليها من مسئوليات وحدد المنظم أن ذلك يرجع إلى نقص قدرتها وإنخفاض كفاءة إدارتها وعدم قدرتها على ملاحظة حالة البنية الأساسية وطرق علاجها ويستمر الوضع على ما إذا كان تمويل الإستثمارات من القطاع العام (حوالى 5.5 مرة أكبر من فرنسا وضعف تلك فى ألمانيا على أساس الدخل القومى) يمكن أن تعيد الوضع إلى الوضع العادى.

4 - أمر الشبكة معقد مع أمور التمويل والتقنية والأمن ولكن فى التحليل النهائى ليس هناك حكومة يمكن أن تجهل التشغيل المناسب للسكة الحديد حتى تلك التى تم خصخصتها وأمن مواطنيها وفى 7 أكتوبر 2001 أعلن سكرتير عام النقل أن الحكومة البريطانية قررت وضع السكة الحديد تحت الرقابة الإدارية أوضحت الفصل النهائى للقضية. ولذلك علينا أن نستفيد من تجربة بريطانيا حتى لانقع فى التى مرت بها خاصة وأننا كما سمعنا بدأنا فى خصخصة بعض الخطوط فى حين أن الخصخصة ليست الحل الامثل فى حالة السكة الحديد لمعالجتها وللتخلص من الدعم.

4 - من المقترح أن يتم فصل البنية الأساسية عن التشغيل أسوة بما تم فى الدول المتقدمة بمعنى أن تتحمل الدولة البنية الأساسية من حيث تكاليف إنشائها وصيانتها ويقتصر دور السكة الحديد على التشغيل وتحمل رسوم إستخدام البنية الأساسية ولقد تم الفصل فى الدول المتقدمة بنظامين:

1 - الفصل المؤسسى :

والذى يتم بمقتضاه الفصل بين ملكية البنية الأساسية وتشغيل السكة الحديد إلى وحدات مستقلة وبرأسمال مستقل وميزانية مستقلة وعمالة مستقلة لكل منها وقد تكون ملكية البنية الأساسية للدولة كما هو الحال فى كل من البرتغال والسويد ولكنها تعمل طبقاً للنظم والقواعد المطبقة فى القطاع الخاص وقد تكون ملكية البنية الأساسية ملكية خاصة كما هو الحال فى فرنسا وإنجلترا والملكية الخاصة للبنية الأساسية ليست بالضرورة فكرة جيدة وفى فلندا مدير البنية الأساسية للسكة الحديد يتبع وزارة النقل والمواصلات .

2 – الفصل التنظيمى

وفى هذا النظام يتم خلق وحدات منفصلة وبحرية كبيرة فى التشغيل وهناك شكلين لهما:

أ- وحدات تشغيل كجزء من تشغيل السكة الحديد كما هو الحال فى بلجيكا وإيطاليا والوحدات لها إدارة مستقلة وميزانية منفصلة ولكن ليس لها إستقلالية.

ب- وحدات مستقبلة تنظم فى إطار شركة قابضة وهذا الأسلوب مطبق فى ألمانيا فالوحدات تتطور على أساس أن تكون شركات مستقلة (شركة مستقلة للسفر والسياحة، وشركة مستقلة للبضائع، وشركة مستقلة للشبكة، وشركة مستقلة للمحطات والخدمة) وكلها تحت الشركة القابضة.

5 – وعلى ذلك فيلزم أن ندرس النظم التى إتبعتها الدول التى سبقتنا فى هذا المجال سواء الخصخصة أو الفصل بين البنية الأساسية (لتكون تحت مسئولية الدولة) والتشغيل وأن نبدأ من حيث إنتهى الآخرون، وعلى أية حال فمن اللازم أن تتحمل الدولة كافة ما يتعلق بالبنية الأساسية وتنحصر مسئولية السكة الحديد فى التشغيل، فمن غير المعقول أن تتحمل السكة الحديد عبء الإستثمار فى المشروعات القومية من إزدواج خطوط أو إنشاء كبارى أو إنشاء أنفاق حيث أن ذلك مسئولية الدولة.

6 – إذا ما تحملت الدولة عبء البنية الأساسية فلن يكون هناك داع لرفع التعريفة للركاب وأن يكون تطوير التعريفة متمشياً مع نسبة التضخم حتى لا تزداد الفجوة بين التكاليف والإيراد وأن تنمى السكة الحديد مواردها بالإستثمار المناسب لممتلكاتها كأن تنشأ شركة للنقل البرى للبضائع لتتكامل مع النقل بالسكة الحديد ليكون النقل من الباب للباب كسالف عهدها وشركة لنقل الركاب كما هو الحال فى اليابان وغير ذلك من الأنشطة الإستثمارية كالإعلان مثلاً، وأن تهتم السكة الحديد بزيادة الإنتاجية للعاملين بها ورفع كفاءتهم والإهتمام بتدريبهم ومتابعتهم بصفة دورية ورفع مرتباتهم وحوافزهم ليحصلوا على ما يحصل عليه قرنائهم فى شركات النقل البرى للركاب والبضائع.

تحية شكر و وسام حق

دائماً ما تقوم الصحافة بعرض المشكلات وأسبابها والمسئولين عنها وكيفية حلها وآراء المختصين، لذا وددنا جعل باب للسادة المسئولين الذين لهم دورمتميز فى دفع العمل بالموانى المصرية وأن نقدم الشكر لكل من يدفع الأنشطة للإنجاز بسرعة وبإلتزام الحق والصواب وأن يكون إسم هذا الباب (تحية شكر ووسام حق) وأن يكون موجهاً هذه المرة إلى إسم المرحوم الأستاذ/ أحمد سعده – الشخصية المصرية العظيمة المشرفة لبلدها مصر وكذا لمجالها الخدمى بالموانى المصرية حيث تعد مهنة تموين السفن والأشغال البحرية من الصادرات المنظورة وغير المنظورة والتى تشكل حصيلتها مما تقدمه من خدمات للسفن وإمدادات عبر الموانى المصرية نسبة مؤثرة من النقد الأجنبى.

لقد كان لخبرته الطويلة والعظيمة فى هذا المجال الفضل فى حسن تقديم الخدمات والإمدادات للسفن من خلال الشركة العربية للتوريدات والأشغال البحرية والتى سميت لاحقاً بالشركة المصرية حيث كان أول رئيس لها ببورسعيد، ثم إنتقل بعد إعادة إفتتاح القناة عام 1975 ليبدأ نشاطه بشركته الخاصة والتى أعطت بإستكمال جهده صورة مضيئة للخدمات المقدمة للسفن من خلال الموانى المصرية حيث كان يتفانى فى تقديم كل ما يطلب من خدمات فى الموانى المصرية وحتى الأشياء التى لم تكن متوافرة محلياً بإسمه وإتصالاته الدولية كان يوفرها الذى بدوره منح الفرصة لشركات أخرى إستفادت من طلب الخدمات من الموانى المصرية للسمعة الحسنة ولتوافر كل ما تحتاجه السفينة من إمدادات وخدمات بمصر.

وتشكلت شعبة متعهدى السفن بالغرفة التجارية برئاسة سيادته وكان لها دور بارز وهام وأصبح لها ثقل فى مجال النقل البحرى لما كان يتوافر فى سيادته من حكمة ورصانة مكنت من وضع لوائح ونظم بين أفراد الشعبة بصورة واضحة وحازمة جمعت كل أعضائها وساعد ذلك حسن إتصالات المرحوم بالدوائر الحكومية.

فكر الثواب والعقاب لإنجاح العمل وتعاليم الأجيال كان دائماً توجه سيادته، حكمته ورصانته جعلته ككبير عائلة ينهى أى إختلافات دون اللجوء إلى دوائر أخرى.

رحمه الله تعالى كان إسم وصورة لا تمحى مع مرور الأيام التى نأمل فيها أن تتذكره الأجيال حتى نتعلم من حكمته وشخصيته لتعمل لنفعها والذى بدوره ينعكس فى مجمله لنفع بلدها الحبيبة مصر.

محاسب/ إبراهيم شلبى

قطاع النقل البحرى ... مفاهيم وأهداف التنمية



بقلم/ سمير معوض
المستشار الإقتصادى
للمنطقة الحرة سابقاً

بعد رحلة زمنية وعملية بلغت نحو ما يدنو من مائة وأربعين عاماً قطعها اقتصاد قطاع النقل البحرى فى مصر ما بين محطات عدة وأحوال مد وجزر يمكن الآن رصد وتحديد وتحليل مجموعة من المؤشرات والنتائج والمعايير التى تحدد موقع هذا الإقتصاد القطاعى على خرائط الإقتصادات العالمية والاقليمية والمحلية.

إذ أن هذا القطاع الإستراتيجى المؤثر تفاوتت أساليب التعامل معه بمنهجيات مختلفة وفق الأوضاع التى سيطرت على سياسات إدارته ما بين مرحلة هيمنة القطاع الخاص الأجنبى وسيطرة القطاع العام المصرى على مقاليده ودخول القطاع الخاص المصرى إلى ميدانه بموجب القانون رقم (1) للعام 1998. فقد خضع هذا القطاع إلى تطورات معظمها أتسم بالسلبية المناقضة لأهمية دوره فى مجمل عمليات التنمية ومعدلات النمو وأقلها حقق نتائج إيجابية كانت أقل بكثير مما كان متوقعا منه لاسيما أن هذا القطاع بطبيعة ركائزه ومكوناته يعد بالحسابات الإقتصادية الجادة إقتصاداً يقف فى مقدمة المحاور الإنتاجية بوصفه إقتصاد خدمات له روابطة وعلاقاته الديناميكية بقطاعات التجارة والملاحة الدولية ومكملاتهما من الخدمات والتسهيلات اللوجستيه.

فحين كان هذا القطاع حتى طوالع الخمسينيات عن القرن العشرين مملوكاً ملكية مطلقة تقريباً للرأسمالية الغربية كانت أدوات نموه وآليات تطوره تعتمد على نمو واضح على التوجهات التنموية للتجارة العالمية المحمولة بحراً بأفرعها المتعددة وشبكات حركتها عبر العالم. وذلك ما جعل الإدارة الرأسمالية الغربية تنسق حركتها وتوحد أهدافها مع مراكز هذه الصناعة الخدمية الضخمة فى الدول الغربية التى تملك النصيب الأوفر من تدفقات التجارة إلى بلدان العالم كما تمتلك أعداداً كبرى من أساطيل السفن البحرية.

وقد أدى ذلك إلى توحد المسارات والأهداف إلى حد التطابق. كانت الموانئ المصرية قاطبة هى مجالات الأنشطة وتوليد الدخول وإنتاج التراكمات الرأسمالية للقوى الأجنبية التى تمتلك الوكالات والشركات الملاحية والمنشآت المنخرطة فى تزويد السفن ومشحونات التجارة بحاجاتهما من الخدمات . كان الإقتصاد المصرى فى تلك الفترة إقتصاداً مضيفاً لا تؤول إليه من العوائد إلا النزر اليسير. حتى العمالة فية كان جلها من الأجانب وقلة محدودة منها كانت من المصريين. بحيث يمكن القول أنه كان إقتصاداً موجهاً فى إطار النظام الإقتصادى الرأسمالى العالمى برغم أنه كان يعمل ويوجد على الأرض المصرية. وحين ترك هذا القطاع للمصريين بعد التأميم كانت أصوله وأرصدته فى الموازنات قليلة بالقياس إلى حجم الأعمال الذى يضطلع بها. ومن ثم فإن هذا القطاع ظل لما يقرب من ثلاثة أرباع القرن مثل البقرة التى ترعى فى مراع مصرية لكن ضروعها كانت تحلب فى الخارج.

ستظل هذه المفارقة تنتج تناقضاتها فيما بعد التأميم الذى تم فى العام 1961 بعد أن آلت هذه الشركات والوكالات إلى الملكية والإدارة الوطنية وأصبحت كل هذه الأنشطة الرئيسية والتابعة تضخ عوائدها فى خزائن الشركات المصرية وبالتالى فى خزينة الدولة . فلم تشهد هذه الشركات التطور والتحديث الذى كان من المتوقع أن تصب خططه وبرامجة فى الدفع بهذه الشركات والوكالات إلى مستوى نظائرها من الشركات والوكالات الأجنبية فى أقطار العالم. برغم أن عدد الوكالات والشركات الأجنبية قبل التأميم كان كبيراً وتقلص بعد التأميم إلى شركتين تضمان ثمانية وكالات ملاحية تركزت الإحتكارات لديهما. هاتان الشركتان بدخول نقدية ضخمة بالمقارنة إلى قطاعات إقتصادية أخرى غير أن هذه التراكمات النقدية حيل بينهما وبين التحول إلى تراكمات رأسمالية إستثمارية نتيجة المفاهيم والأداء البيروقراطى الذى وافق التأميم . فقد كان من المنتظر أن يؤخذ فى إعتبار المخطط الإقتصادى أن تضخ نسبة من الفوائض المحققة فى قنوات مشروعات إنتاجية بحرية فى الموانئ المصرية مثل بناء ترسانات حديثة البناء وإصلاح وصيانة السفن وشراء أسطول نقل بحرى يرفع العلم المصرى لتكون لنا شريحة فى كعكة التجارة العالمية المحمولة بحراً فبرغم أن رأسمال الشركتين (ثمانية وكالات محلية) كان فى حدود 800 ألف جنيهاً مصرياً فإنها على مدى 37 عاماً (من العام 1961إلى العام 1998) قد حققت صافى أرباح يبلغ المليارات من الجنيهات التى وجهت إلى أهداف داخلية تاركة الإستثمار فى مجالاتها الأساسية. وبرغم أن ناتجها الإجمالى كان ضخماً إلا أن متوسط دخول الموظفين فيها كان ضئيلاً، والحسنة التى تحسب لها برغم ذلك أنها أمدت الباحثين عن العمل بفرص عمل جديدة كبيرة نسبياً.

ومع إصدار القانون الرقم (1) للعام 1998 أحل القطاع الخاص المصرى غير المؤهل إلا قليل منهم محل الخبرات الرأسمالية الأجنبية المؤهلة ومحل الكوادر ذات الخبرة التى تدربت عملياً فى مدارس القطاع الخاص الأجنبى وعملت فى القطاع العام. وبسبب أخطاء إدارية بيروقراطية تسللت إلى هذا القطاع عناصر تنقصها الجدارة والمعرفة والخبرة العملية. فقد كان الشرط الرئيسى الذى تمنح بموجبه رخص الوكالات الملاحية هو سداد مبلغ (أو خطاب تأمين بقيمة) 250 ألف جنيه، كان هذا الشرط يمثل قاعدة شديدة الغرابة فقد كان لابد من وضع قواعد أكثر جدية وقرباً من طبائع الأمور بحيث تنص القواعد على سابقات الخبرة وتوافر المؤهلات العملية والإلمام بالأسس التى تقوم عليها أعمال الملاحة والتجارة البحرية الدولية للحيلولة دون تحول سوق العمل الوكالى إلى مقامرات أدت إلى إنهيار الكثير من سمعة الشركات والوكالات الملاحية التى عمد عدد منها إلى المضاربات وتعريض دخول الاقتصاد المصرى وتدفقات العمليات الأجنبية إلى مخاطر حسابات شخصية وفردية دون مراعاة سلامة بناء قواعد إنتاجية حقيقية لا تعرض تماسك بنيان هذا القطاع إلى الخلل وعدم التوازن. فالممارسات التى حدثت على مدار السبعة أعوام الماضية تقترح أن يعاد النظر فى القانون المشار إليه ليس النكوص عن فلسفة الخصخصة ولكن لتصويب أسلوبها ومضمونها والغايات التى ترمى إليها وعلى نحو أخص فإن الوكالات الملاحية الأجنبية فى الخارج قد شرعت بالفعل فى التوجه نحو بناء أسس جديدة لإعادة هيكلة دورها فى صناعة الخدمات الدولية تحولها إلى وكالات عولية (Global Agencies). وهى فى هذا السبيل قد حشدت خبرات وخبراء محترفين فى مجال صناعة اللوجستيات الدولية لتحتفظ بمكان السبق فى هذا المضمار فى منافسة لا تسمح لغير الأكفاء بالدخول فيها فهل يمكن لنا أن نتراوح ما بين خبرات القطاع العام وإمكانات القطاع الخاص فى صناعة سبيكة متماسكة تقف على أرض صلبة حتى ننقذ إقتصاد قطاع النقل البحرى من قطاع خاص مقامر عن غير دراية وقطاع عام لم يغامر خارج الفكر النمطى للبيروقراطية لكى لا نترك الآخرين خارج الحدود فرصة الزحف على هذا القطاع وإبتلاعه تحت مسمى الشراكة أو أى صيغة أخرى تعطيهم كل شئ ولا تعطينا أى شيء؟

فدون أدنى ريب يتلاحظ من الإحصاءات التى تظهر طبيعة الأرقام والحقائق أن القطاع الخاص الأجنبى الذى رحل منذ نحو نصف قرن فى أعقاب قوانين التأميم قد عاد كرة أخرى مع قانون خصخصة الوكالات الملاحية لكى يسيطر بطرق وأساليب جديدة على هذا القطاع الحيوى الذى لو أحسنت إدارته لولد للإقتصاد القومى أضعاف ما تدره قناة السويس بمراحل ففى الدول التى أولت هذا القطاع الإستراتيجى الهام من رعاية يضخ هذا القطاع فى خزائنها مليارات من الدولارات ولفتح آفاقاً واسعة لإيجاد وظائف جديدة ومتجددة لقوى العمل الوطنية كما أنه يتبع فرصاً لا حصر لها من الإستثمارات العامة والخاصة والخلل الذى لا يمكن تجاهله هو أن ما يزيد كثيراً على 60% من جملة السفن المارة فى قناة السويس والمتعاملة مع الموانئ المصرية تستأثر بها وكالات أجنبية تحت غطاء المشروعات المشتركة التى ينبغى أن يتم فحص طبيعة علاقاتها مع ما يسمى بالشركات المصرية العاملة معها والتدقيق فى أعداد العمالة الحقيقية التى تعمل فى هذه الشركات ونسب الأجور التى تتقاضاها مع نسب ما يؤول إلى الشركات الأجنبية فى الخارج والعاملين فيها. مرة أخرى فإن هذا ينبغى أن يتم على أسس من استخدام معايير إقتصادية وإجتماعية لا تغفل بتفوق الإقتصاد القومى وحقوق هذا القطاع البالغ الأهمية فى هيكل الإقتصاد القومى من حيث تطوره وتطور العمالة فيه ونمو حجم الدخول والعوائد.

فبقاء القانون رقم (1) للعام 1998 دون تصويب النص الذى يسمح الأجانب بالدخول فى هذا القطاع دون ضوابط وقواعد تحول دون أن يحق الغبن بالإقتصاد القومى وحماية الوكالات المصرية من الدوران فى أفلاك القطاع الخاص الأجنبى سيخرج هذا القطاع من وظائفه ودوره فى دعم وتعزيز قوى الإقتصاد البحرى المصرى فكثير من الدول يقوم هذا القطاع فى إقتصادها بدور مولد قوى حقيقى وفعال على نحو مستمر، وإغفالنا لهذه الحقائق سيضعنا فى مهب رياح فقدان دورنا فى ساحة الإقتصادات البحرية الدولية بالتنازل عنه دون وعى الآخرين ليكون نقطة ضعف حاسمة فى عمليات التنمية والنمو لدينا عوضاً عن أن يكون نقطة قوة تحمينا من الوقوع فى تنازلات ستسىء إلى تحمل أداءنا الإقتصادى وستضعف من ناتجنا القومى.

شركة فينمار للملاحة



FINMAR SHIPPING CO. (S.A.E)

" MOUSELHY BROS."



محمد فراج

YANG MING LINE

- خط منتظم يعمل بين ميناء بورسعيد وموانى الشرق الأقصى وأووربا وأمريكا



- خط منتظم يعمل بين موانى حوض البحر المتوسط من وإلى الإسكندرية

المركز الرئيسى : ٣ شارع فرناند عاداه / المسلة / محطة الرمل / الاسكندرية
٤٨٦١٢٣٩ / ٤٨٧٣٩٥١ / ٤٨٧٣٠٧٨ / ٤٨٧٢٥٠٠
فاكس ٤٨٤٠٧٥٧/٤٨٤٧٢٦٦ ـ تلكس ٥٤٦٣٠/٥٤٤١٨

فرع بورسعيد : ٠٦٦/٣٣٥٩٨٨٥ ـ ٠٦٦/٣٣٥٩٧٧٥ فاكس ٠٦٦/٣٣٣٦٦٤٥

فرع دمياط : تليفون وفاكس: ٢٩٠٢٢١ / ٢٩١٢٢١ /٠٥٧

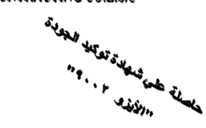
الفروع : القاهرة ـ السويس



الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية ش.م.م

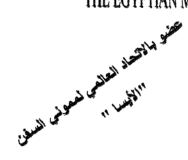


THE EGYPTIAN MARINE SUPPLY & CONTRACTING CO.E.S.C






(consup)





أردت الحصول على أعلي مستوي من الخدمات .
أردت الحصول على احتياجاتك من الأصناف ذات الجودة العالية .
أردت الحصول على أسعار متميزة .
فأفضل أن تتجه إلى (كونساب) رمز الثقة في التعامل .

نشاط الشركة

تقوم الشركة بتوريد كافة التموينات اللازمة للسفن من مأكولات طازجة و جافة و مشروبات وكذلك كافة احتياجات السفن من أدوات السطح و الماكينة و الأجهزة البحرية و قطع الغيار و الغازات الصناعية و مهمات اللحام و تقديم كافة الخدمات و استيراد كافة ما يلزم من تموين السفن برسم الترانزيت و المناطق الحرة

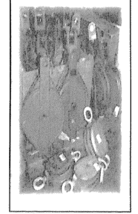
نشاط الأشغال

تقوم الشركة بكافة أعمال المراشمة اليدوية و الميكانيكية و الدهان و المعالجة الكيماوية بأحدث الأجهزة لجميع أنواع الهياكل المعدنية والصهاريج سواء للسفن أو للمصانع وشركات البترول وشبكات المياه في جميع موانى الجمهورية وداخل البلاد .

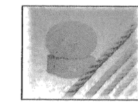
- أعمال المقاولات العامة والصيانة و الدهانات للمباني والإنشاءات حيث أن الشركة عضو بالاتحاد المصري لمقاولي التشييد و البناء .
- جميع عمليات التبخير و التطهير و مقاومة الحشرات للسفن و داخل الشون و المخازن .
- تقوم بكافة أعمال الخدمات البحرية من حراسة وغسيل و كي و نظافة و نقل مخلفات السفن خارج الموانى .

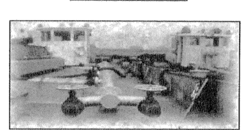
نشاط توريد المياه العذبة

تمتلك الشركة أسطول ناقلات مياه مجهز لتوريد ونقل المياه العذبة لجميع السفن بموانى السويس و البحر الأحمر ومينائي بورسعيد ودمياط وكذلك للمناطق النائية .

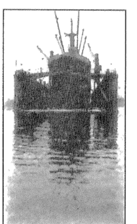


توريدات و تموين سفن





أعمال توريد المياة العذبة للسفن و المؤسسات بالمناطق النائية



أعمال أشغال و خدمات بحرية

عناوين الشركة

المركز الرئيسي : ٢طريق الحرية - الإسكندرية
ت : ٤٨٧٠٥٥٠ - ٤٨٦٣٧٨٣/ فاكس : ٤٨٧٨٢٧٠
رقم بريدي : ٢١٥١٧/ص.ب :- ٢٠٢٥- الإسكندرية
فرع الإسكندرية والدخيلة : (باب ٢٧) جمرك الإسكندرية
ت : ٤٨٠١٢١٩ - ٤٨٠٢٨٥٤ - ٤٨٠٥٢٣٤
فاكس : ٤٨٠٢٥٦٤ - ص.ب : ٩٢٣

فرع السويس والبحر الأحمر : عمارة مصطفي حزين بور توفيق - السويس
ت : ٣٢٢٠١٣٢ - ٣٢٢٦٨٨٠ (٠٦٢) / فاكس : ٣٢٢٤٣٠٦ / ٠٦٢، ص.ب : ٣٢ - السويس
فرع بورسعيد : ش الجمهورية والجبرتي
ت : ٣٢٤٥٦٩٧ - ٣٢٢٠٦٢٢ - ٣٢٢٠٦٢٣ (٠٦٦)
فاكس : ٣٢٢٠٦٢٤ / ٠٦٦، ص.ب : ١٢٥ - بورسعيد
فرع دمياط : ت :- ٢٩٠٠٢٥ / ٠٥٧، فاكس : ٢٩٠٠٢٥ / ٠٥٧

برقياً :- كونساب علي جميع موانى الجمهورية
البريد الألكتروني :- CONSUP2@HOT MAIL.COM

آخر أخبار هيئة قناة السويس

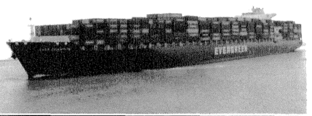
شركة القناة للموانئ والمشروعات الكبرى

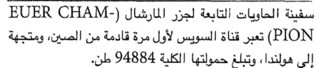
قامت شركة القناة للموانئ والمشروعات الكبرى، إحدى شركات هيئة قناة السويس بتسليم محطة الصرف الصحى بمدينة البدرشين وذلك بعد إجراء كافة تجارب التشغيل والإختبارات على الجاف لمكونات المحطة بالكامل والتأكد من صلاحية كافة المكونات للتشغيل على الجاف.

أكبر حمولة عبرت قناة السويس

عبرت قناة السويس يوم الأربعاء 8 مارس 2006 عدد 49 سفينة حمولتها الكلية 2.137 مليون طن، وتعتبر هذه هى أكبر حمولة عبرت خلال الأسبوع الماضى. تضمنت قافلة الشمال عدد/22 سفينة حمولتها الكلية 1.081 مليون طن، وتضمنت قافلة الجنوب عدد/ 27 سفينة حمولتها الكلية 1.126 مليون طن من 19 دولة.

وكانت أكبر حمولة من الشمال ناقلة الغاز الطبيعى القطرية AL DUKHAN بحمولة كلية 12 ألف طن، وأكبر حمولة من الجنوب ناقلة البترول الصينية العملاقة SEA FORTUNE ، وبلغت حمولتها الكلية 160 ألف طن.

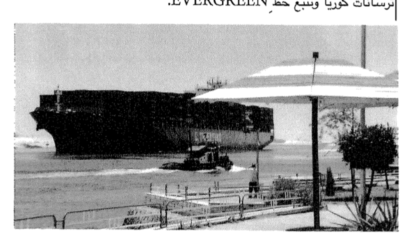




سفينة الحاويات التابعة لجزر المارشال (EUER CHAM-PION) تعبر قناة السويس لأول مرة قادمة من الصين، ومتجهة إلى هولندا، وتبلغ حمولتها الكلية 94884 طن.

الحاوية الدانماركية (ARNOLD MAERSK) قادمة من أسبانيا ومتجهة إلى ماليزيا، وتبلغ حمولتها الكلية 95933 طن.

من أجل جذب أكبر قدر ممكن من سفن الحاويات العاملة فى الأسواق الملاحية المرتبطة بقناة السويس... ووصول غاطس القناة حالياً إلى 62 قدماً، ويستوعب عبور جميع أجيال الحاويات حتى القرن القادم ولتشجيع مرور سفن الحاويات من الجيل الخامس، تم جذب عدد/ 9 سفن حاويات عملاقة لتعبر القناة وتحمل مابين (8 ـ 9) آلاف حاوية، فقد عبرت سفينة حاويات L.T CORTESIA وحمولتها 93 ألف طن وتحمل 8700 حاوية وتبلغ طولها 320 متر وعرضها 42 متر وترفع علم مارشال إيلاند وسددت رسوم عبور حوالى 414 ألف دولار والتى تم بناؤها فى ترسانات كوريا وتتبع خط EVERGREEN.



شركة التمساح لبناء السفن

إحدى شركات هيئة قناة السويس



المهندس
محمد عزت درغام
رئيس مجلس الإدارة

قامت شركة التمساح لبناء السفن بتدشين القاطرة البحرية (أبو زيد) قدرة 5000 حصان سرعة 12 عقدة وقوة شد 50 طن، وذات رفاصات رأسية بترسانتها بأبو قير بالإسكندرية يوم 22/ 3/ 2006 لهيئة ميناء دمياط



شركة تنمية ميناء السخنة تساهم فى إقامة المشروعات الإستراتيجية أولى هذه المشروعات مشروع مصفاة تكرير السكر الخام

* فى إطار تنفيذ خطة إدارة ميناء السخنة لإقامة العديد من المشروعات الإستراتيجية ذات البعد القومى للإقتصاد المصرى بدأت الشركة مؤخراً فى إقامة مصفاة تكرير السكر الخام بمنطقة ميناء السخنة.

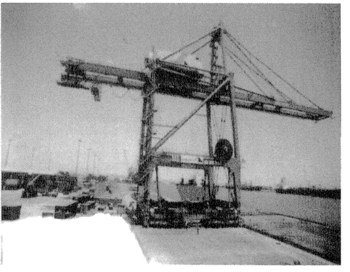
* فمنذ عامين بدأت شركة تنمية ميناء السخنة دراسة إقامة مشروع عملاق بالميناء لتكرير السكر الخام وذلك مشاركة مع مجموعة صافولا السعودية وشركة تيت أند لأيل البريطانية وتضمنت هذه الدراسة الوقوف على مدى إحتياجات السوق المصرى من السكر الأبيض فى ظل مناخ الإستثمار حالياً وكذا دراسة النظام الجمركى المطبق على إستيراد السكر والتكلفة الإستثمارية وأنسب مكان لإقامة مثل هذه المشروعات.

* وإنتهت الدراسات السابقة إلى الحقائق التالية:
يبلغ الإستهلاك السنوى من السكر فى مصر حوالى 2.5 مليون طن والإنتاج السنوى حوالى 1.5 مليون طن أى أن السوق المصرى يحتاج إلى مليون طن لسد العجز بين الإستهلاك والإنتاج وسوف يزيد مقدار العجز بمقدار 50 ألف طن سنوياً طبقاً للزيادة السكانية.

* يعد ميناء السخنة هو أنسب الأماكن لإقامة مثل هذه المشروعات حيث إنه الميناء البحرى الذى يخدم المصفاة المقامة به بالإضافة لوجود شبكة طرق محورية بين الميناء والمدن المصرية الكبرى ومحافظات الوجه القبلى والبحرى.

* تبلغ الطاقة الإنتاجية للمصفاة حوالى 600000 طن سنوياً فى المرحلة الأولى يخصص منها 75% للسوق المحلى و25% للتصدير.

* يوفر المشروع للإقتصاد المصرى العملة الصعبة من خلال الحد من الإستيراد وتصدير 25% من الإنتاج وذلك فى حدود 50 مليون دولار سنوياً.



* توفير حوالى 400 فرصة عمل مباشرة فى المراحل الأولى للإنتاج بالإضافة إلى 100 فرصة عمل غير مباشرة.

* صمم المشروع على أحدث التقنيات الحديثة لضمان أعلى جودة فى الإنتاج مع الكفاءة العالمية فى التشغيل وضمان سلامة البيئة والعاملين.

تتضمن مراحل الإنتاج الخطوات التالية:

1 – تحميل وتخزين السكر الخام
2 – الإذابة
3 – التنقية وإزالة اللون
4 – التبخير
5 – البلورة
6 – التجفيف
7 – التعبئة

* تم التعاقد مع كبرى الشركات العالمية والمحلية لتنفيذ المشروع مع الإلتزام بتأمين أكثر من 50% من أحتياجات المعدات من السوق المحلى المصرى بالإضافة إلى جميع الأعمال الإنشائية بأيدى مشروعات محلية.

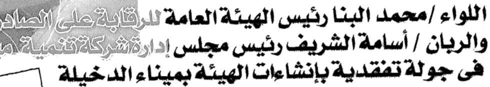
تبلغ التكلفة الإستثمارية للمشروع 150 مليون دولار.

* يهدف المشروع إلى إقامة مصفاة لتكرير السكر الخام المستورد مع تعبئة وأعادة طرحه بالأسواق المحلية أو الدولية مع الإحتفاظ بمخزون إستراتيچى يغطى إحتياجات السوق المصرى ويحمى الأقتصاد المصرى من تقلبات الأسعار العالمية بالنسبة للسكر كما هو واقع حالياً.

* يبرهن المشروع على توافر مناخ الإستثمار الأمثل بمصر حيث أن مشاركة كلا من شركة صافولا السعودية وشركة تيت أند لأيل البريطانية لشركة ميناء السخنة فى هذا المشروع ما كان له أن يتم لولا الثقة فى جدوى الإستثمار بمصر بصفة عامة وبمنطقة ميناء السخنة بصفة خاصة.

* كل ما تقدم يأتى فى إطار خطة إدارة شركة تنمية ميناء السخنة لدعم الإقتصاد القومى المصرى خاصة بالنسبة لمشروعات الأمن الغذائى مع المحافظة على البعد الإجتماعى لمثل هذه المشروعات لضمان توفير السلع الإستراتيچية بأقل تكلفة وفى أسرع وقت





اللواء / محمد البنا رئيس الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات والربان / أسامة الشريف رئيس مجلس إدارة شركة تنمية ميناء السخنة في جولة تفقدية بإنشاءات الهيئة بميناء الدخيلة

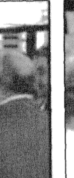
فى إطار التعاون بين الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات والقطاع الخاص فقد قام السيد اللواء/ محمد البنا رئيس الهيئة والربان/ أسامة الشريف رئيس مجلس إدارة شركة تنمية ميناء السخنة بجولة تفقدية بإنشاءات الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات بالدخيلة للإطلاع على أوجه التطوير وذلك يوم 2006/2/28 حيث تمت زيارة معامل الهيئة لفحص السلع الغذائية والصناعية والنسيج كما تم الإطلاع على النظام المميكن لفرع الهيئة بالدخيلة والتى ساهمت شركة ميناء السخنة فى إنشائه كتتويج لثمرة التعاون بين الجانبين والذى بدأ منذ قرابة الثلاث سنوات فى ميناء السخنة بخليج السويس والذى يعد بحق نموذج يحتذى به فى التعاون بين الأجهزة الحكومية والقطاع الخاص.

لقد شاهدنا تطورا وتقدما يجب أن ننوه بأنه
على عظيم جهد [illegible] ماحدث هذا إلا بجزء من
التفاني والإخلاص من جميع العاملين في الهيئة
[illegible] القيادة الحكيمة للهيئة.
متمنيا لكم دوام التقدم والتوفيق
أخوكم
أسامة الشريف

الأخ العزيز كابتن أسامة الشريف
نشكركم على هذا التقدير الذي نعتز ونفخر به
كثيراً لما حققته معنا على أرض مصر من إنجازات
[illegible] بأحرف من ذهب بفضل جهودكم
[illegible] في جميع مجالات الأداء
[illegible] ميناء السخنة [illegible]
[illegible] جميع مشاريع هيئة الرقابة على الصادرات والواردات
مع خالص شكري وتقديري واحترامي
محمد البنا
تحريرا في 2006/2/28















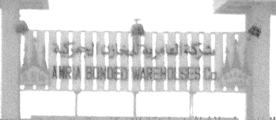


شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.







شركتنا :-

- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..



نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة .
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.

موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

النصر العامة للمقاولات

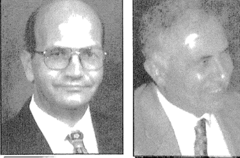
كتبت / سهير خميس

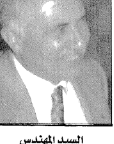
حسن محمد علام

قد تقف مبهوراً أمام أحد المشروعات العملاقة وتتسأل كم أستغرق من الوقت. وما هو حجم المعدات والتكلفة النهائية لتلك المشروعات والسؤال الأقوى من هى تلك الشركة التى تتمتع بثقة كبيرة من الدولة في إقامة ورصف تلك الطرق والكبارى وغيرها من المشاريع الضخمة لتجد الإجابة أنها شركة النصر العامة للمقاولات «حسن محمد علام».

تعتبر شركة النصر العامة للمقاولات شركة مساهمة مصرية وهى أحدى الشركات المملوكة للشركة القومية للتشييد والتعمير التابعة لوزارة قطاع الأعمال العام.

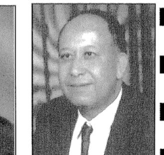
ويمثل رأس المال المرخص لها حوالى 200 مليون جنيهاً ورأس المال المدفوع 100 مليون جنيه وأهم البنوك التى تتعامل مع الشركة هو بنك مصر القاهرة والبنك الأهلى المصرى والبنك الوطنى للتنمية وبنك مصر وبنك مصر الدولى والبنك المصرى البريطانى.





السيد المهندس
على إبراهيم الهتيمى
[المفوض العام]

مهندس
مصطفى أمين
مساعد المفوض العام للشئون الفنية والمرافق



مهندس
مصطفى نصرت
مساعد المفوض العام للمبانى



مهندس
أحمد عبد العظيم
مساعد المفوض العام للطرق والكبارى

أسس حسن محمد علام الشركة عام 1936 كشركة تضامن تحولت عام 1959 إلى شركة توصية بسيطة برأس مال قدره 500 ألف جنيه وقد استمرت الشركة كإحدى شركات القطاع الخاص الكبرى فى المقاولات يقودها مؤسسيها وحقق بها الكثير من الإنجازات مما أكسبها مكاناً مرموقاً فى مقدمة شركات المقاولات والمبانى العامة.

وفى عام 1961 أصدرت الدولة قانوناً تملكت بمقتضاه 50% من رأس مال الشركة وتغير شكلها القانونى لتصبح من شركة فردية إلى شركة مساهمة ثم انتقلت ملكية الشركة بالكامل إلى الدولة فى عام 1964 وأستمرت الشركة فى مزاولة نشاطها بقيادة المرحوم محمد حسن علام واستمر نجاحها وتطورها عاماً بعد عام.

تمكنت الشركة من انتشار مشروعاتها فى كافة أنحاء جمهورية مصر العربية وامتد نشاطها إلى الدول العربية الشقيقة واستحوذت على ثقة أصحاب الأعمال والمكاتب الإستشارية والأجهزة الإشرافية. إلى أن تمكنت من أن تحصل على الأعمال الرائدة فى قطاع التشييد والتعمير.

ونظراً للتوسع الكبير وزيادة حجم الأعمال المسندة للشركة فقد قامت الشركة بتعديل هيكلها التنظيمى على أساس تقييم الشركة علي مستوي العمليات إلى فروع تخصصية مستقلة فنيا وإداريا تدار كمراكز تكلفة مستقلة كما يلى:

1- فرع الشئون الفنية والمرافق (مياه - مجارى - كهرباء - تليفونات).
2- فرع المبانى والإستثمار العقارى.
3- فرع الطرق والكبارى. بخلاف الأدارة العامة التى تضم مجموعة من القطاعات المختلفة منها قطاعات الشئون المالية والإقتصادية وقطاع المشروعات والعلاقات العامة والاعلام.

الجيل الجديد بتكنولوجيا الحاسب الآلى بدون مستندات ورقية

يكتسح الحاسب الآلى الساحة بقوة وتمثل شركات البرمجيات والإتصالات الفئة الرابحة فى تكنولوجيا النقل بمختلف أنواعه وشركات الأعمال الضخمة والمستثمرين بتعدد أنواعهم.

وهناك برامج متعددة تم تنفيذها للتسهيل فى عمليات الإتصال بين البلدان المختلفة وخاصة فى مجال النقل البحرى، فى تحديد الأرصفة وتزويد البواخر لخدمات الإرشاد وحجز البواخر وإصدار تصاريح سفر ومتابعة حالات المد والجزر ومتابعة الصيانة الودية هذا ما قاله الأستاذ مروان حمدان مدير عام شركة دلتا للحاسبات بالأردن أثناء الحوار معه بالمعرض المقام بقاعة الهيلتون بلازا بالندوة الدولية الثانية والعشرون للموانى.

وأكد مروان حمدان أن الشركة تعتبر الرائدة فى «السوفت وير soft ware أى جميع البرامج الخاصة بالأنظمة المالية والأنظمة الصناعية ومتابعة القروض وأنظمة أدارة مؤسسات الموانى التى تشمل 35 نظام تعالج كل الخدمات المقدمة للبواخر بداخل الميناء بشكل عام من خدمات بحرية لخدمات عمليات حصر وتفريغ وشحن وتركيب وغيرها على الشحنات شاملة فواتير تلك الخدمات.

وأضاف مروان حمدان أنه قد تم القضاء على النماذج الورقية اليدوية لأنها تدار عن طريق شاشات الحاسب حالياً لتجنب إهدار الوقت والمجهود فى إعداد بيانات يدوية وتعتبر تلك الخدمة لصالح وكيل الملاحة لأنها تمكنه من متابعة الشحنة منذ بدء الإتفاق حتى الإنتهاء وعلى أى رصيف وبأى ميناء كل ذلك من خلال منظومة متكاملة من خلال مقعده وشاشة الحاسب الآلى.

وأشار مدير عام الشركة أن الأنظمة مربوطة مع الدوائر الجمركية من خلال المنافستو الإليكترونى بالتعاون مع دائرة الجمارك وليس ذلك فقط بل أن تعريفة الجمارك والتخليص يتم ربطها أيضاً بالبرنامج الموجود بأنظمة التشغيل للوصول إلى الدقة والشفافية.

وأوضح الأستاذ مروان حمدان أن وسيلة الإتصال بين مستخدم الخدمة والشركة تتم عن طريق السحب المباشر من المنافستو الواردة على البواخر ويتم إبلاغ مستخدم المنافستو بالتكاليف المالية.

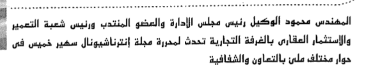
والخدمة المقدمة للوكيل الملاحى أو المستخلص تمكنه من خلال الموقع أن يدخل على كافة البيانات والحصول على المعلومات التى يرغبها بدون سؤال حيث يمكنه معرفة مكان الشحنة وموقعها بدون تدخل أى طرف أخر للمساهمة فى تلك العملية.

وعن مزايا أنظمة إدارة معلومات الموانى قال مروان حمدان المدير العام للشركة أنه يمكن تحديد التعريفة بشكل آلى للخدمة المقدمة من قبل الدائرة البحرية وتحضير فواتير الخدمات وربطها مع المجمع المالى وإمكانية اصطفاف أكثر من باخرة على نفس الرصيف (QB/TB/DB) إمكانية حجز أكثر من رصيف لنفس البحارة ومتابعة معلومات البواخر الدولية ومتابعة صعود وعودة المرشدين عن البواخر وإحصائيات يومية وشهرية بالخدمات المقدمة ومعرفة الوضع الحالى للأرصفة بكافة تفاصيلها (باخرة - حمولة - الوضع الحالى - رصيد البضاعة).

مروان حمدان

أجرت الحوار سهير خميس

محمود الوكيل: يجب على الغرفة تحفيز التجار لأنها الجهة الرسمية الأولى لخدمتهم



المهندس محمود الوكيل رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب ورئيس شعبة التعمير والإستثمار العقارى بالغرفة التجارية تحدث لمحررة مجلة إنترناشيونال سهير خميس فى حوار مختلف ملئ بالتعاون والشفافية

وقال أنتهز حوارى مع المجلة الإقتصادية المتميزة أن أوضح أن المجموعة الإقتصادية لإدارة المشروعات هى مثال واضح فى شكلها القانونى كأحد الشركات القابضة التى تسيطر على أربع شركات نعمل فى مجال الإستثمار العقارى والمقاولات وتجارة مواد البناء، بالإضافة إلى أعمال التصدير وثلاجات التخزين للحاصلات الزراعية

ونستعرض تفاصيل الحوار فى السطور التالية

•..............................؟

يعتبر نشاط الإستثمار فى مدينة الإسكندرية من أضخم العمليات خاصة فى المجال الإنشائى وقد نجحت الشركة مؤخراً فى تذليل العقبات التى كانت تقف أمام النجاح حتى وصلت للسمعة الطيبة

•..............................؟

وعن الجديد فى المشروعات الحالية فقد تم الإتفاق مع محافظ الإسكندرية عبدالسلام المحجوب لتولى عمليات مشروع مبارك وجارى العمل حالياً حيث تم يخصص 30 ألف وحده سكنيه

•..............................؟

وعن الإستثمار العقارى بالغرفة التجارية وشعبة التعمير والإستثمار العقارى فإن الشعبة تقوم بشكل سنوى بوضع خطة تطوير مع محافظة الإسكندرية.

"نأمل بالفترة القادمة القضاء على سلبيات التجارة وعدم الوعى"

ويشهد مجتمع الإستثمار العقارى قانون جديد وهو قانون الميناء الموحد وقانون الصيانه وإتحاد الشغالين وتعتبر أهم المشاكل التى تواجه هذا القانون هو دعم الفائدة للتمويل العقارى التى نتمنى أن نجد حلول لها بالفترة المقبلة.

•..............................؟

قد نجحت الشعبة فى أستحداث شعب جديدة وجارى تأسيس ثلاث شعب منها شعبة الجمال والتزين وشعبة الأدوية. كما نتمنى أن تقوم الغرفة التجارية بوضع خطط لتحفيز التجار حيث أنها تمثل الجهة الأولى والمسئولة عن تجارتهم ووضع حلول ورؤيا لمتطلباتهم فى المجال الإستثمارى والتجارى.

ونرغب أن تقوم الغرفة بالمرحلة القادمة لتولى تقسيم التجار إلى فئات أكثر وضوحاً وطرح المهن والتشريعات المناسبة وتوضيح دور الغرفة فى قيادة تلك الفئة من التجار سواءكانوا كبار المستثمرين أو صغار التجار "الفئة العريضة"

•..............................؟

الجدير بالذكر أن الغرفة التجارية نجحت فى إنشاء مركز لتحديث الخدمة للتجار وقد بدأت تظهر أثاره الإيجابية بالفترة الحالية لزيادة الوعى الكامل عن دور الغرفة وننتظر المزيد لأننا عانينا كثيراً من عدم الوعى

ومتوقع أن تتغير مقاومات المنافسة قريباً لأن السوق أقوى من السابق وذلك من خلال الخبرات والتحديث والتطوير الجارى بجمهورية مصر العربية

•..............................؟

وطرح المهندس محمود الوكيل فكرة ربط غير مباشر بين الغرفة والتجار من خلال فتح الحوار المستمر من خلال إرسال الخطابات والفاكسات والإيميلات للتعاون على وجود صورة جماعية واحده بجانب الخط الساخن الذى وفرته الغرفة لخدمة العملاء.

•..............................؟

وأعرب فى ختام حديثه مع محررة المجلة عن أمله فى أن يصل التاجر إلى مرحلة الرقى المطلوب والوعى اللازم لتجنب إهدار الوقت والمجهود المبذول نتيجة بعض القصور لذلك يجب أن يتم القضاء على كل السلبيات والإهتمام بالخبرات والقوى البشرية لأنها تمثل قوى الدعم الرئيسى فى حركة التنمية الإقتصادية.

والنتيجة ستكون واضحة بالضرورة حيث أن الفئة العاطلة ستنتهى بالتدريج لتصبح فئة منتجة مستغلة وتكون القوى البشرية المستهلكة هى نفسها الفئة المنتجة،

قريباً شركة القناة للموانى والمشروعات

• «تعيد فتح المجرى الملاحى بين المعمورة والمنتزة بعد 50 عام بتكلفة مليون ونصف جنيه»

• المهندس محمد فؤاد: أهم الأرباح المتوقعة أن هناك ميزانية لحجم النشاط بالشركة يبلغ حوالى 90 مليون جنيه فى السنة

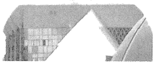
وضع المهندس محمد فؤاد رئيس مجلس أدارة شركة القناة للموانى والمشروعات خلال حواره مع المجلة يده على مواطن القوة التى يمكن إستغلالها للنهوض بشركات قطاع الأعمال ورفع حجم أنشطتها لتقف أمام الإستثمارات وتدفق المشروعات القومية بالفترة المقبلة.

قائلا أن الشركة نجحت خلال العام الماضى من الإنتهاء من 9 محطات صرف صحى بالبدرشين فى الجيزة وبركة السبع بالمنوفية ومحطة الحامول بكفر الشيخ ومحطة بنى مزار بالمنيا. ومحطات الإبراهيمية والأورين والأنيات بالشرقية وجارى العمل حاليا لاستكمال خطة العمل التى تشمل فى الأصل 19 محطة على مستوى جمهورية مصر العربية أشهرهم ثلاثة محطات بالمنيا وثلاث محطات ببنى سويف ومحطتين بالجيزة ومحطة بالفيوم.

وأضاف رئيس مجلس أدارة شركة القناة أن هناك مشاريع أخرى إنتهت الشركة من تنفيذها مثل بعض المشاريع الخاصة بالقناة وبورسعيد مثل الرصيف السياحى الذى يتم إستخدامه حالياً وبالإسكندرية تم الإنتهاء من ميناء سوميد ومن الأعمال الخاصة بنادى الشرطة التى تشمل الأعمال البحرية والحماية وغيرها.

وصرح المهندس محمد فؤاد بخبر تنفرد به المجلة أن هناك مشروع حساس لا يحتاج إلى تأخير فى تنفيذه لقوته وأهميته وهو إعادة فتح المجرى الملاحى بين المعمورة والمنتزة والقيام بعملية التطهير وإعادة التشغيل للمشروع قبل الإنتهاء من الصيف القادم بتكلفة مليون ونصف جنيه بالتعاون مع وزارة السياحة بعد إغلاقه بـ 50 عام وقريباً سيتم الدفع والبدء فى التنفيذ وأشار رئيس مجلس الأدارة إلى أن الشركة قد إنتهت فى خلال عام واحد من حوالى 25 مشروع بتكلفة 262 مليون جنيه ولن تكتفى الشركة بذلك بل ضمت إلى قائمة التطوير والمشاريع مشروعات جديدة منها على سبيل المثال تطوير مشروع الرصيف الغربى لهيئة قناة السويس وقد قامت الشركة بتجهيز المعدات اللازمة للمشروع ومن المتوقع الإنتهاء منه خلال عامان.

وأعلن أن الشركة تمتلك معدات ضخمة بالإضافة إلى أن هناك معدات كثيرة تم إحلالها مثل قاطرة «توفيق الديب» بسرعة 2000 حصان في الإسماعيلية بتكلفة مليون جنيها مشيراً إلى أن هذا المبلغ ضئيل جداً أمام طاقتها الإنتاجية حيث يمكن للقاطرة تحقيق هذا المبلغ خلال شهر من تاريخ إستعمالها لتكون بذلك أمام التخطيط الإدارى المتوقع لرفع الأرباح خلال الفترة المقبلة حيث يمكن أن نحقق ميزانية حجم النشاط بإجمالى 90 مليون جنيها فى السنة.



آخر أخبار الهرم الرابع

المؤتمر الدولى الثالث للسنة الفرانكفونية بمكتبة الإسكندرية

الإسكندرية فى 14 مارس استضافت مكتبة الإسكندرية فى الفترة من 12 إلى 15 مارس 2006 «المؤتمر الدولى الثالث للسنة الفرانكفونية الدولية»، والذى حمل عنوان (نقل المعارف والعلوم والثقافات – الإسكندرية مرآة المستقبل).

وقد شارك فى المؤتمر أكثر من 150 من ممثلى الفرانكفونية من أنحاء العالم بالإضافة إلى نخبة من المثقفين وأستاذة الجامعات المصريين فى مناقشات تتناول مدينة الإسكندرية والكتاب والفكر والمعلومات.

موقع مصر فى عالم التكنولوجيا في مؤتمر بمكتبة الإسكندرية

فى إطار دور مكتبة الإسكندرية فى الترويج ونشر العلوم والتكنولوجيا، استضافت مؤتمراً علمياً يحمل عنوان «مصر فى العالم الجديد للعلوم والتكنولوجيا»، الذى نظمته الجمعية المصرية للترويج للبحث العلمى، وأكاديمية البحث العلمى، وجامعة الدول العربية.

مكتبة الإسكندرية تحيى ذكرى موتسارت

فى إطار البرنامج الفنى الذى ينظمه مركز الفنون – التابع لمكتبة الإسكندرية – نظم المركز حفلاً فنياً بمناسبة الاحتفال بمرور 250 عام على ميلاد الموسيقار موتسارت، قدم الحفل أوركسترا مكتبة الإسكندرية بقيادة المايسترو شريف محى الدين، والفنان رمزى يس على البيانو من (مصر – فرنسا)، والعازف عبد الحميد الشويخ على آلة الفولينه من (مصر – سويسرا)، والتشيم أوزدمير على آلة الفيولا من (سويسرا)، وشارل على آلة كورنو من (الولايات المتحدة الأمريكية).

مكتبة الإسكندرية تستضيف المؤتمر الشهرى لأطباء القلب والسكر



الإسكندرية فى 14 مارس .. أستضافت مكتبة الإسكندرية المؤتمر الشهرى لأطباء السكر والقلب، والذى يعد لقاء علمياً هاماً يقام كل شهر ليجمع أطباء السكر والقلب من جميع الجامعات والمراكز المصرية، حيث قام الخبراء المصريون والعالميون بمناقشة الكثير من الموضوعات الخاصة بالسكر والقلب وإلقاء المحاضرات والندوات العلمية لآخر التطورات العملية والطبية فى هذا المجال.

التوازن بين النواحى الفنية و الإقتصادية الخاصة بأعمال التخطيط و التصميم و التنفيذ للموانى

Balance Between Technical and Econiomic Aspects for Ports Planning, Design and Construction

مهندس/ محمد رمزى عوض - مهندس شواطئ و تنمية موانئ

من المعروف أن إنشاء ميناء جديد من المشروعات ذات التكلفة الكبيرة جدا لإمكان تنفيذها. وعادة ما تلجأ الدول الفقيرة والنامية والتى تمتلك مواقع بحرية متميزة إلى المنح أو القروض لإمكان إنشاء ميناء جديد بسواحلها. وهناك العديد من الجهات المانحة المعروفة عالميا مثل البنك الدولى - بنك التنمية الأسيوى - بنك التنمية الإفريقى - الإتحاد الأوروبى وغيرها. و تضع تلك الجهات العديد من الشروط للمنح أو القروض لإمكان الحصول عليها ومن أهمها جدية الدولة صاحبة المشروع. وتشترط تلك الجهات إجراء العديد من الدراسات الهندسية والإقتصادية والبيئية والملاحية للموافقة على المشروع ومنح القروض اللازمة لتلك الدولة. وعادة ما تتم مثل هذه الدراسات عن طريق المكاتب الإستشارية وبيوت الخبرة العالمية المتخصصة والمعتمدة لدى الجهات المانحة. وتمتلك تلك الجهات الإستشارية من الخبرات ما يمكنها من تقييم المشروع تقييما كاملا وإعداد التقارير اللازمة والتى تعد من الدعائم الأساسية للحصول على المنحة أو القرض.



الشكل (1) نقل المواد الخام اللازمة لإنشاء الميناء بالطرق البرية

وتبدأ الدراسات بما يعرف بإسم (Pre-Feasibility Studies) وفيها يتم تجميع البيانات اللازمة ووضع التصورات الأساسية لإستخدامها مع التحليل المبدئى لها. ثم تأتى بعد ذلك المرحلة التالية وهى دراسات الجدوى الأساسية (Feasibilioty Studies) وفيها تتم الدراسات التفصيلية للمشروع وتحديد جدوى تنفيذه . وتأتى بعد ذلك مرحلة إعداد المستندات الأساسية للمشروع والمعروفة بإسم مستندات المناقصة (Tender Documents). والجدير بالذكر أنه فى أثناء المرحلتين الأولى والثانية فلابد من المعاينات والزيارات الموقعية لمنطقة المشروع والتى من خلالها يتم التعرف على جميع العناصر الأساسية للمنطقة المقترح فيها الميناء. وتشمل مثل هذه المعاينات جميع النواحى الفنية والإقتصادية ومثل دراسة مواقع المواد الخام المحيطة بمنطقة المشروع مثل الأحجار و مواد البناء و غيرها. وكذلك أماكن تموين الوقود والتوريد لقطع الغيار للمعدات وأماكن الإصلاح وغيرها. وكذلك أيضا معاينة تواجد وحالة المرافق الأساسية مثل الطرق والسكك الحديدية والمطارات اللازمة لنقل العمالة والمواد الخام من وإلى موقع إنشاء الميناء. ويلاحظ أن الإختيار الجيد لموقع المشروع من البداية هو من أهم العناصر وأكبرها أثرا على نجاح المشروع أو فشله. فمثلاً فى حالة عدم توافر الطرق والسكك الحديدية ووسائل المواصلات من وإلى موقع المشروع فإن ذلك يعنى ضرورة وضع إستثمارات ضخمة فى ذلك البند قبل المضى قدما فى أعمال التنفيذ للميناء. وقد تمثل الميزانية الخاصة بذلك البند مبلغاً ضخماً قد يعادل نسبة مرتفعة من ميزانية مشروع الميناء نفسه. وبالنسبة للمنطقة المائية فلابد من الإختيار الجيد والواعى للموقع والأعماق. فبالنسبة للموقع فلابد من البعد قدر الإمكان عن المناطق ذات القاع الصخرى والتى ترتفع بها تكاليف التكريك بالمقارنة بالتربة الرملية أو الطينية. وهنا تتضح الأهمية والضرورة القصوى لإجراء الجسات البحرية حتى ولو توافرت



الشكل (3) نقل المواد الخام اللازمة لإنشاء الميناء بإستخدام الصنادل البحرية

البيانات الخاصة بتربة المنطقة عن طريق الجسات القديمة التى تم إجراؤها بها أو بمنطقة مجاورة لها. ويتم إجراء جستين على الأقل وذلك حتى تكون ممثلة للموقع تمثيلا واقعياً ومعبراً عن طبيعة التربة بالمنطقة. ومن المعروف أن تكلفة التكريك بالنسبة للمتر المكعب من تربة القاع الصخرى يعادل ما يزيد عن عشرة أضعاف (تبعاً لصلابة الصخر الموجود بتربة القاع) لتكلفة التكريك للمتر المكعب من التربة الهشة. أما بالنسبة للأعماق فالتوازن فى إختيارها وذلك بإختيار منطقة متوسطة العمق على الأقل لإنشاء حواجز الأمواج (Breakwaters) والتى تمثل

الشكل (٢) نقل المواد الخام اللازمة لإنشاء الميناء بالسكك الحديدية

نسبة كبيرة من تكلفة الإنشاء للميناء والتى تحتاج إلى إستثمارات ضخمة وذلك مع العمق اللازم لتقليل تكاليف أعمال التكريك والتى تقل تكاليفها مع الأعماق العميقة طبيعياً. ومن الضرورى إبرازة أن الميناء يتم إنشاؤه على مراحل (Phases) . وفى المرحلة الأولى منه لابد من مراعاة النواحى الإقتصادية تماماً لتقليل التكاليف الإنشائية قدر الإمكان وذلك لضمان توازن العائد مع الإستثمارات وينجح الميناء فى بناء السمعة المحلية والعالمية



الشكل (5) التوازن بين أعمال التكريك والردم لتحقيق التوازن الإقتصادى فى تكلفة إنشاء الميناء

لمستوى الخدمة به (Proven Service Reputation) وتحقيق العائدات المناسبة حتى يمكن الإقدام على تنفيذ المراحل المقترحة التالية للميناء (Next Phases). وبالنسبة للمساحة الأرضية لمناولة وتستيف البضائع فتختلف فى بنيتها الإنشائية تبعاً لنوعية البضائع المتداولة. فبالنسبة لساحات تداول الحاويات مثلا وهى من أكثر الساحات تكلفة من الناحية الإنشائية، فمن المعروف أن تكلفة الإنشاء للمتر المربع من الرصف عالى التحمل للتآكل قد يتجاوز المائة دولار (تبعا لنوع الرصف المستخدم). وعلى ذلك فإن الموانىء الصغيرة و المحدودة فى حجم البضائع المتداولة بها مقدرة بوحدة حاوية مكافئة (Throughput، TEU) يفضل فيها إستخدام الأرضيات الغير مكلفة

الشكل (4) الرفع المساحى الهيدروجرافى لتحديد الأعماق المناسبة لجميع عناصر الميناء

كالتربة الزلطية والتى تناسب المعدات الخفيفة كشوكات المناولة وبعض أنواع وحدات الـ (Straddle Carrier) الخفيفة. أما بالنسبة للموانىء الرئيسية فلابد من عمل الرصف المقاوم للتآكل و المكلف بها. أما تكلفة المعدات نفسها فهى متراوحة تبعاً لحجم البضائع المتداولة بالميناء. والأشكال من (1) و حتى (5) توضح بعض المراحل الأساسية لعملية الإنشاء للميناء الجديد.

فلسفة الإدارة بالمشاركة



بقلم محاسب
سعيد رجب شرف
الخبير المالى والإقتصادى

إن نجاح عملية الإدارة هى التى تؤثر فى الروح المعنوية للعاملين وإنتاجياتهم لذلك فإن معظم الباحثين فى نظم الإدارة يهتمون برفع الروح المعنوية للعاملين وإنتاجياتهم سعيا وراء التوصل إلى تحقيق القيادة الفعالة في المؤسسات على إختلاف أشكالها وأنواعها إذ أن وظيفة القائد الأساسية هى تحقيق التجانس والتوافق بين حاجيات ورغبات الأفراد وبين إمكانيات واحتياجات المؤسسة التى ينتمون إليها - لذلك ينبغى علينا أن نوضح مفهوم السلطة والقوة.

فهناك مفهومان أساسيان بالنسبة للقيادة فى المؤسسة هما مفهوم السلطة ومفهوم القوة. وتعتبر السلطة بمثابة أداة للتأثير على الأفراد فى المستويات الإدارية الأقل من أجل تحقيق أهداف المؤسسة وتعطى السلطة كحق رسمى للقائم بالعمليات الإشرافية مقابل مسئوليته عن تحقيق الأهداف المرجوة - ولا شك أن الأفراد الذين يؤدون أدوارهم فى المستويات الإدارية الدنيا يقبلون التأثير الناتج عن إستخدام السلطة خصوصاً إذا ما استخدمت فى الإطار الذى يؤدى إلى تحقيق أهداف المؤسسة.

أما مفهوم القوة فإنه يرتبط بالعلاقات السائدة بين الأفراد فى التنظيم، حيث نجد أن هناك وجهين أساسين لمفهوم القوة يتمثلان فيما يلى:

الأول - أنها تعتبر من العلاقات السائدة بين الأفراد وليست موجودة فى شخص بعينه.

الثانى - أنها تعبر أيضاً عن إمكان فرد واحد فى التأثير على غيره من الأفراد لأداء بعض الأعمال التى يفترض عدم قيام هذا الشخص بها.

وهناك تقسيمات عديدة لأنواع القوة فى النظام الإدارى وهى:

١) القوة المستمدة من الخوف: وهى القوة التى تعتمد على تخويف العامل من رئيسه وهذا معناه أن عدم تحقيق الموظف لرغبات رئيسه يمكن أن يؤدى إلى عقابه أو حرمانه من الفوائد التى يتوقعها من رئيسه.

وهذا يجعل العامل يؤدى عمله فقط لتجنب عقاب رئيسه وقد يؤدى هذا إلى أن يؤدى الواجب المفروض عليه فقط بالشكل المطلوب فقط أو قد يجعله يقوم بإعداد تقارير غير حقيقية عن أدائه لا لشئ سوى تجنب العقاب الذى يتوقعه من رئيسه.

٢) القوة المستمدة من المكافأة: وهو الذى يدرك المرؤوس أن تحقيق رغبات رئيسه تؤدى إلى مكافأته أو حصوله على عائد إيجابى مثل المكافأة المعنوية أو النقدية.

٣) القوة المستمدة من التنظيم الرسمى: وهو شعور المرؤوس بأهمية رئيسه من واقع مركزه الرسمى فيعمل على تحقيق رغبات رئيسه.

٤) القوة المستمدة من الخبرة والكفاءة: وهو شعور الفرد بقوته نتيجة توافر خبرات خاصة لديه أو كفاءات معينة تجعل رئيسه يعترف بها مقارنة بأقرانه وكفاءتهم المحدودة - وغالباً ما نجد أن هناك فروقاً جوهرية بين مفهوم القيادة ومفهوم الرياسة فالرجل الإدارى فى الماضى كان يعتقد أن الوظيفة هى الوسيلة لتسلق السلم الإجتماعى للحصول على السلطة والقدرة على التحكم - إلا أن هذا المفهوم قد تغير الآن حيث أن الرئيس يوضع فى منصبه على أساس محدد حيث التدرج الوظيفى من أول السلم إلى أعلاه - أما القيادة فهى تنبع بطريقة تلقائية من الجماعة نفسها - وللتدليل على ذلك فإنه هناك إختلافات سلوكية بين الرئيس والقائد نوضحها فيما يلى:

فالرئيس يدفع ويأمر ويعتمد على سلطته ودائماً نراه يقول «أنا» ويفترض فى نفسه معرفة كل شئ ويحدد أخطاء كل فرد فى المجموعة التى يرأسها ويوجه اللوم عندما يرى أى خطأ ويوجه كل فرد ويضع بنفسه كل الأهداف ويحدد المعدلات المطلوبة.

أما القائد فإنه يدرب وينصح ويعتمد على الثقة فى المرؤسين ويفجر الحماس لدى المجموعة التى يقودها ويستشير ويطلب النصيحة ويعمل على حل المشكلات ويفجر العمل الجماعى ويطلب المعونة من مرؤسيه.

ومما سبق يتضح أن القيادة هى القدرة على التأثير فى سلوكيات الآخرين وتوجيههم نحو تحقيق أهداف محددة - بينما الرئاسة تعبر عن العلاقة الرسمية بين الرئيس ومرؤسيه يصدر إليهم الأوامر فى حدود السلطات وعليهم الإلتزام بها - فإذا خالفوا فإنهم يكونون عرضه للمسألة.

أنماط القيادة: فإنه يمكن تقسيم أنواع القيادة إلى عدة أنماط:

أولاً: من وجه نظر الدوافع فهناك:

١- القائد الإيجابى: فالقائد الإيجابى هو الذى يدفع مجموعته إلى العمل عن طريق إثارة حوافزهم الذاتية وإقناعهم بالهدف وكسب تعاونهم وهو بذلك يحقق أهداف التنظيم وفى نفس الوقت يحقق رضا العاملين.

٢- القائد السلبى: فهو الذى يدفع المجموعة التى يرأسها إلى العمل باستعمال العنف والشدة واستخدام الحوافز القائمة على التخويف والتهديد وهذا القائد قد ينجح وقد يفشل فى تحقيق أهداف التنظيم ولكنه دائماً يكون فى نظر العاملين الذين تحت قيادته مبعث الإستياء والقلق.

ثانياً: من وجهة نظر تفويض السلطة:

أما قيادة مركزية أو قيادة لا مركزية. فالقيادة المركزية هى التى تحتفظ بالسلطة فى يدها ولا تمارس تفويض السلطة للمعاونين ولا تنمى فيهم تحمل المسئولية والمشاركة ... أما القيادة المركزية فهى التى تمارس تفويض السلطة للمعاونين وتعمل على تدريبهم على تحمل المسئولية والمشاركة فى الإدارة.

ثالثاً: من وجهة نظر الدراسات الكلاسيكية:

فهو من وجهة النظر هذه أما قيادة متسلطة أو قيادة ديمقراطية أو قيادة فوضوية. فالقائد المتسلط هو الذى يركز السلطة فى يده وأن يكون حق إتخاذ القرار فى يده وحده ولا يسمح للعاملين معه بالمشاركة فى أوضاع العمل فهو الذى يرسم كل شئ ويحدد كل شئ وليس على المرؤسين سوى التنفيذ وهو الذى يتحمل كل المسئولية ولا يشجع الأفراد على الإبتكار بل يجعلهم يفرون من المسئولية خشية الفشل أو التعرض للعقاب.

أما القائد الديمقراطى فهو القائد الذى يشرك أفراد المجموعة فى عملية إتخاذ القرار وتنظيم العمل ويكتفى فقط بتحديد الأهداف العامة تاركاً التفاصيل للأفراد لكى يقرروا بأنفسهم ما يروه ويشجعهم على تحمل المسئولية والإبتكار.

وأخيراً دعونا نلقى نظرة على القائد الفوضوى فهو الذى يترك لمرؤسيه حرية تصريف الأمور كما يشاءون ويكون لهم الحق فى أداء الأعمال وفقاً لما يروه - وقد يتصور البعض أن هذا النمط له أثر طيب فى نفوس المرؤسين ولكن الدراسات العلمية أثبتت عكس ذلك، فمهمة القائد أن يؤدى وظيفة القائد حيث أن القيادة هى تعبير عن القدرة على تحقيق الإشباع الفردى لكل مرؤس فى حدود الأهداف العامة للمؤسسة والتى ترتبط بتحقيق أهداف الإنتاج وتطويره لذلك فإن القائد يركز على هذا المفهوم ويحققه طبقاً للنموذج التالى:

مهمة القائد			
تقدير أغراض الجماعة	تخطيط أساليب النشاط والتنسيق	تنظيم العلاقات بين أفراد الجماعات	ربط نشاط الجماعة بغيرها من الجماعات

1 - **تقدير أغراض الجماعة:** وهذا يعنى بقيام القائد بإنتهاج المدخل العلمى لتنفيذ أهداف العمل بالشكل الذى يحقق أكبر قدر من المواءمة بين الأهداف العامة للعمل وبين الأهداف الخاصة للجماعة.

2 - **تخطيط أساليب النشاط والتنسيق بينها:** وهذا يعنى إختيار أفضل البدائل فعاليه للتنفيذ ثم يتم تحويل هذا القرار إلى برنامج يحدد لكل موقع عمله ودوره وفى الآخر ينسق بين مواقع العمل بهدف تحقيق أفضل البدائل وتنفيذها.

3 - **تنظيم العلاقات بين أفراد الجماعة** حيث أنه يمكن أن يتعرض أفراد الجماعة لبعض الضغوط مما يجعلها غير راضية عن موقعها وهذا يتطلب من المشرف قدرة على إعادة ترتيب المواقف بين أفراد الجماعة حتى تصبح راضية عن مواقفها وبالتالى يعود بالإيجاب على أفعالها المستقبلية.

4 - **ربط نشاط الجماعة بغيرها من الجماعات:** أى أن يكون هناك ربط بين أفراد الجماعات فى المؤسسة لتحقيق الأتصالات المستمرة بين هذه الجماعات لتتيح أحسن الفرص للحصول على أفضل النتائج.

المهارات الإدارية والسلوكية للقيادة الفعالة وهى:

يجب أن نشير إلى أنه يجب أن تتوافر لدى القائد مهارات ثلاث وهى:

1 - **المهارة الفكرية:** فالمقصود بالمهارة الفكرية هى القدرة على التفكير المنطقى المرتب وتصور الأمور ورؤية الأبعاد الكاملة لأى مشكلة وتحديد العلاقات بين المتغيرات المختلفة.

2 - **المهارة الفنية:** فالمقصود بها المعرفة التامة والألمام بالعمل وما يرتبط به من مشكلات ذات طبيعة خاصة وذلك حتى يتحقق الأقتناع الكامل لدى المرؤسن بقيمة ومعرفة المدير.

3 - **المهارات الأنسانية:** فالمقصود بها هى المهارة التى تؤدى إلى القدرة على إيجاد روح الفريق بين أفراد المؤسسة وبصفة عامة تجدر الأشارة إلى أن الأهمية النسبية لكل المهارات السابقة تختلف بإختلاف المستوى الإدارى للمدير حيث تزداد أهمية المهارات الفكرية بالنسبة لإرتفاع المستوى الإدارى فى التنظيم بينما تزيد أهمية المهارات الفنية كلما أقتربنا من المستوى الأول وهو الأدارة التنفيذية (المباشرة)

تابع فلسفة الإدارة بالمشاركة

إلا أن المهارة الإنسانية يجب توافرها بنفس القدرة فى كافة المستويات الإدارية فى التنظيم حيث تعبر عن القدرة على التفاهم والتفاعل مع الأخرين وبما يحقق العمل الجماعى المشترك الذى يكون أكثر قدرة على إنجاز وتحقيق أهداف التنظيم بدرجة عالية من الفاعلية والكفاءة.

القيادة الفعالة:

حيث أن هناك إتجاهان رئيسيان لدراسة موضوع القيادة الفعالة.

فالإتجاة الأول وهو خصائص القائد **والإتجاة الثانى** خصائص الموقف فبالنسبة لخصائص القائد يرى الكثير من أصحاب الفكر الإدارى أن هناك نوعاً من الأبعاد الشخصية تصلح لعملية القيادة من أهمها الرغبة فى التقدم وتحقيق الأهداف والإستعداد لتحمل المسئولية وأن يتصف القائد بالحزم والقوة والقدرة على إتخاذ القرارات فى الوقت المناسب.

وعلى العموم فإن القائد الإدارى الناجح يجب أن يتصف بالذكاء وإن يلتقط الفكرة أو المشاكل المعقدة بذكائه وإن يكون قادراً على حل المعقد منها كما يجب إن يكون ناضجاً إجتماعياً ولا يؤثر فيه الفشل بحيث يجعله عاجزا عن الحركة ويستطيع بذكائه أن يتخذ من الفشل نجاحاً فى التو واللحظة وأن يكون قادراً على التعامل مع الأفراد بحيث يكون خبيراً بالعلاقات الإنسانية وأسس تنظيمها وأن يستطيع كسب تعاون وتفاهم أفراد المجموعة التى تعمل معه.

كما أنه يجب أن يكون قادراً على التحكم فى غرائزه بالدرجة التى تتفق وطبيعة المواقف التى يواجهها فى العمل بشكل يؤدى إلى تطوير رغباته - وبصفة عامة يجب أن يكون متسماً بهذه الصفات الشخصية التى يمكن أن يطلق عليها فن القيادة.

أما الاتجاه الثانى وهو ما يطلق عليه خصائص الموقف: فالمقصود بخصائص الموقف الذى يتطلب من المدير أن يكون ملماً من حيث الكم والكيف فهناك موقف يحدد إمكانيات الفرد بحيث يحرز نجاحاً باهراً فى حين أنه فى موقف أخر يفشل فشلاً ذريعاً وهذا معناه أن هناك موقف يعنى زماناً ومكاناً معينين ومجموعة ظروف إقتصادية وإ جتماعية وسياسية تحيط به وعلى هذا فأن القيادة ليست موهبة يتمتع بها فرد دون أخر ولكنها نتيجة لتفاعل القائد مع أفراد جماعته فى ظروف محددة وكل هذه العناصر القائد والمجموعة والظروف تؤثر فى العناصر الأخرى وتتأثر بها ويمكن القول أنه فى كل موقف قيادى تتفاعل ثلاثة مؤثرات أساسية لكى تحدد النموذج القيادى الواجب تطبيقه هى:

1 - المدير (القائد) من ناحية أبعاد شخصيته وقدراته.

2 - المرؤوسين فى حدود إحتياجاتهم وبدوافعهم وأتجاهاتهم ومشاعرهم.

3 - الظروف المحيطة بالموقف الإدارى والتى تتباين من موقف لآخر.

فلسفة الإدارة بالمشاركة:

ومعناها مشاركة العاملين فى إتخاذ القرارات وهو ما يؤدى إلى تحقيق نتائج إيجابية فى إنجاز وتحقيق الأهداف بدرجة عالية من الفاعلية والكفاءة أما مفهوم المشاركة فأنه يقصد بها تفاعل الفرد عقلياً وأنفعالياً فى موقف الجماعة بطريقة تشجعه على المساعدة فى تحقيق أهداف الجماعة والمشاركة فى تحمل المسئولية عنها كما أن مشاركة العاملين فى الأدارة تزيد من فرصهم لإستخدام قدراتهم على الإبتكار والمبادأة لتحقيق أهداف التنظيم الإدارى للمؤسسة وهذه المشاركة فى تحمل المسئولية تجعلهم يتفاعلون مع الموقف بإعتبارهم مشاركون فى عملية الأدارة وإتخاذ القرار فيعملون على نجاحه حيث لا يقتصر دورهم على مجرد التنفيذ ومن مزايا المشاركة فى إتخاذ القرار أنه يساعد الأفراد على شعورهم بالمسئولية وتجعلهم أكثر نضجاً حيث تهيأ لهم الفرص للتعبير عن أرائهم وتحقيق الرضا عن العمل كما تساعدهم على رفع إنتاجياتهم وتحسين نوعيته وخفض نسبة التالف كما أنه يؤدى إلى إنخفاض معدلات الغياب وتزيد من نسبة مواظبة العاملين والتزامهم بمتطلبات العمل كما أنه يؤدى إلى وجود روح الفريق فى المؤسسة ويسود جو من الود والتفاهم بين الأدارة والعاملين كما أن هذه المشاركة تساعد على إتخاذ القرارات والتغلب على معوقات الأتصال فتتوافر المعلومات والحقائق الدقيقة فتكون أساساً لإتخاذ القرارات الصحيحة.

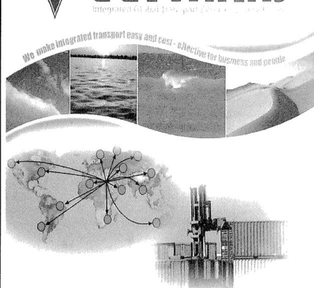
أما الطرق الرئيسية للأدارة بالمشاركة فهناك طرق رسمية للمشاركة وطرق غير رسمية:

فالطرق الرسمية هى تكوين مجلس استشارى من الاداريين بحيث ينظر إلى هذا المجلس باعتباره لجنة استشارية دائمة لمجلس الأدارة الأصلى ويتوقف نجاح هذه اللجنة الاستشارية على مدى تأييد الأدارة العليا وتشجيعها لها كما أنه يمكن تكوين لجان مشتركة من الأدارة واللجنة النقابية فى المؤسسة لتساعد هذه اللجان فى حل مشكلات الأنتاج بحيث تزود من الأدارة ببيانات هامة عن مشكلات العمل والعاملين.

أما الطرق الغير رسمية للمشاركة:

فهذا النوع من المشاركة يتم فى فترات غير منتظمة أى لا يوضع لها برامج محددة مقدماً أنما تتم هذه المشاركة عندما تظهر مشكلة أو وجود موضوع هام مما يجعل الرئيس فى حاجة إلى أستشارة بعض المسئولين المتخصصين وبذلك تتم المشاركة فى إتخاذ القرار .

وبهذا أرجو أن أكون قد وفقت فى عرض موضوع فلسفة الأدارة بالمشاركة والله ولى التوفيق،،،



إزالة جميع بؤر الطيور الحية من عمارات القوات المسلحة بمصطفى كامل

عند الإعلان عن إكتشاف أول حالات إصابة طيور بمرض أنفلونزا الطيور وبمبادرة من جمعية تنمية المجتمع لضباط القوات المسلحة وبتعاون جميع قاطنى العمارات ورؤساء مجلس إداراتها قام اللواء أ ح/ محمد الديب رئيس مجلس إدارة الجمعية بتشكيل لجنة للمرور على أسطح وشرفات 5500 وحدة سكنية بالمنطقة للتأكد من خلوها من أى طيور حية بأنواعها وقد قامت اللجنة بإزالة كافة المخالفات التى شملت دجاج وبط وحمام وتم التخلص منها بالذبح الفورى نتيجة للوعى البيئى وذلك فى عدد 15 عمارة من أصل 105 عمارة - وقد تم تطهير أماكنها إحتياطياً بإمكانيات عنصر من مديرية الشئون الصحية بالإسكندرية.





البنك التجارى الدولى

يدخل فى سلسلة تنفيذ برامج السداد الإليكترونى

الأستاذ/ هانى رضوان

صرح الأستاذ هانى رضوان مدير تطوير برامج الموانى أن إدارة البنك التجارى الدولى (تعطى) كل الاهتمام لخطط الدولة وتطبيق أفضل وسائل تكنولوجيا المعلومات والاتصالات فى برامجها لتتماشى مع التطورات المتلاحقة فى السوق المصرى، إيماناً منها بأهمية دور القطاع المصرفى فى تطوير المجتمع وليس فقط بالسعى نحو تحقيق الأرباح ولكن بتسخير الخدمات المصرفية فى خدمة أهداف الحكومة الإلكترونية من أجل خدمة الوطن والمواطن، مما حدا بنا على سبيل المثال وليس الحصر، الحصول على ثقة الحكومة ممثلة فى وزارة النقل (قطاع النقل البحرى)، وزارة المالية (مصلحة الجمارك)، وزارة الصناعة والتجارة (الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات) مدعومة بموافقة البنك المركزى المصرى بتكليفنا بإحدى أهم مشروعات التطوير الحكومى فى تحصيل المستحقات المالية لمجتمع الموانى المصرية إلكترونياً بأفضل التقنيات الحديثة.

كما أشار إلى أنه من المعروف فى الأوساط المصرفية، إسناد الحكومة برنامج التحصيل الإلكترونى لمجتمع مينائى دمياط والإسكندرية لمصرفنا لم يأتى من فراغ وإنما لسابق خبرتنا فى هذا المجال كأول بنك فى مصر يقوم بعملية الدفع الإلكترونى فى ميناء السخنة منذ إنشائه عام 2002، فضلاً عن الخدمات المقدمة إلى هيئة قناة السويس، شركات الشحن والتفريغ والحاويات والمستودعات المصرية من خلال فروعنا المنتشرة فى أنحاء الجمهورية وخاصة المدن الساحلية بل وداخل الموانى المصرية.

وقال أنه فى إطار الخطط الطموحة لقطاعات الدولة نحو تطوير الموانى المصرية، سنوضح آثار تنفيذ برامج السداد الإلكترونى من خلال فروعنا على القطاعات المعنية والمتعاملين كالآتى:

أولاً: قطاعات الدولة:

1- مساعدة سلطات الموانى المصرية فى سرعة مكوث ومغادرة السفن للموانى مما يؤدى إلى فتح خطوط ملاحية جديدة، وزيادة حجم التجارة العابرة ومواجهة تزايد حجم التجارة الخارجية لمصر.

2- مساعدة الجمارك والجهات الرقابية على سرعة إنهاء الإجراءات وسرعة سداد الرسوم فى حساباتهم، مما يؤدى إلى دقة إعلان البيانات الحكومية وتوفير الإعتمادات المالية لقطاعات الدولة المختلفة مما يؤدى إلى زيادة فرص الإستثمار للقطاع الحكومى والخاص المحلى والأجنبى مما ينعكس بأثره على زيادة الدخل القومى للدولة.

ثانياً: الممول:

1- تبسيط الإجراءات، وتقليل المصروفات.

2- إنعدام التداول الورقى ونقل المستندات إلكترونياً من وحدة عمل إلى أخرى مما يوفر الوقت والجهد، فضلاً عن سرية البيانات.

3- تقليل عبء العنصر البشرى فى تداول المستندات مما ينعكس بأثره على الخدمة المؤداة للممول فى سرعة الأداء ودقة البيانات.

4- إمكانية سداد الممولين لكافة الرسوم والمستحقات ليس فقط من داخل الموانى ولكن أيضاً من خارج الموانى من خلال فروعنا المنتشرة بأنحاء الجمهورية.

حل لا بديل له ..

أعاد حادث غرق العبارة «السلام 98» إلى الأذهان التفكير جدياً لإحياء عملية إنشاء جسر عملاق يربط بين مصر والمملكة العربية السعودية، وذلك للتقليل من الاعتماد على العبارات التى باتت غير آمنة .. إنه حل لا بديل له تفرضه المصلحة الوطنية لإيقاف نزيف الموت بين الدولتين.

لقد تم عام 1988 أى منذ 18 عاماً – خلال اجتماع القمة السعودية المصرية – الإتفاق بين الملك فهد بن عبد العزيز خادم الحرمين الشريفين – رحمه الله – والرئيس محمد حسنى مبارك على إنشاء جسر يربط بين مصر والسعودية عبر مضيق تيران بمدخل خليج العقبة، وذلك لربط الدول العربية فى المنطقة غربى خليج السويس بالدول العربية شرق خليج العقبة وهى السعودية وسوريا والعراق والأردن وجميع دول الخليج، وتدعيم التواصل البحرى بين قارتى آسيا وأفريقيا مما يؤدى إلى إنتعاش التجارة بين المشرق العربى والمغرب العربى.

إنه من المؤكد نجاح هذا المشروع خاصة وأن سبقه إنشاء وتصميم جسر برى مماثل عبر البحر بين البحرين وقطر بطول 12 كيلو متر، وجارى إنشاء جسر بين مدينة الكويت ومنطقة الصبية فى شمالها بطول 12 كم، ويجرى حالياً دراسات لإنشاء جسر بين قطر والإمارات بطول 65 كم، كما أنشأت اليابان كوبرى معلق طوله 2 كيلو متر، وأنشئ كوبرى آخر بين صقلية وإيطاليا بطول 3300 متر. وقد روعى استخدام التقنية التى تناسب طبيعة كل منطقة يقام عليها الكوبرى من حيث اختلاف عمق المياه .. وقد قام الاستشاريين المتخصصين عربياً وعالمياً بإختيار أفضل مكان لإقامة هذا الجسر، وتحدد الموقع بين الشاطئين السعودى والمصرى عند مدخل خليج العقبة حيث يبدأ عند مدخل خليج العقبة حيث يبدأ عند مدينة «رأس نصرانى» القريبة من شرم الشيخ، والتى تبعد 30 كيلو متر جنوب مدينة دهب ليصل إلى الشاطئ الشرقى لمنطقة رأس حديد بالسعودية، ويبلغ طول الكوبرى المعلق الرئيسى الذى يمر فوق الفتحة الملاحية لمدخل خليج العقبة 2500 متر، ويرتكز على ركيزتين الأولى على الشاطئ المصرى والثانية تيران، وقد روعى عدم إقامة أى ركائز أخرى فى مياه الخليج حفاظاً على الثروة البيئية.

وقدر الخبراء مدة تنفيذ المشروع بثلاث سنوات، وتصل تكلفته المبدئية إلى 3 مليارات دولار أمريكى، ولما كانت هذه التكلفة باهظة فقد عرض المهتمين بالأمر عدة حلول لهذه المشكلة أولها تنفيذه عن طريق مجموعات عالمية أبدت استعدادها لذلك بنظام BOT، كما أن مجموعة الخرافى الكويتية عرضت تمويل إنشاء هذا الجسر الذى يربط الدول العربية فى المشرق بالدول العربية فى المغرب.

لقد أكدت الدراسات أنه فى الإمكان إسترداد ما يتكلفه المشروع المصرى السعودى خلال المدة من 8 إلى 10 سنوات، وذلك عن طريق رسوم عبور الحجاج والمعتمرين والسياح والعاملين فى دول الخليج، بجانب رسوم عبور الشاحنات والبضائع التى ستزيد حركتها بين البلدين.

ويعتبر تصدير النفط السعودى إلى الأسواق الأوروبية من أهم موارد هذا المشروع حيث سيتم مرور البترول فوق الجسر ثم عن طريق خط سوميد المصرى ليصدر من غرب الإسكندرية.

إن مشروع إقامة هذا الجسر العظيم يعتبر حلم يجب أن يتحقق لأنه سيقلل من حوادث العبارات التى زادت أخيراً وأدت إلى موت الآلاف من ركابها، كما أنه سيؤدى إلى إيجاد فرص عمل كبيرة للشباب والشركات سواء فى مصر والسعودية، بجانب تنشيط التجارة بين دول المنطقة.

ندوة بجمعية تنمية المجتمع لضباط القوات المسلحة بمصطفى كامل عن تفعيل مشاركة المرأة بالجمعية

أقامت جمعية تنمية المجتمع ندوة عن سبل تفعيل دور المرأة ومشاركتها بالجمعية حيث وجه الدعوة اللواء أ ح/ محمد الديب رئيس مجلس إدارة الجمعية لقطاع المرأة ولمجلس الإدارة لمناقشة تفعيل دور المرأة فى أنشطة الجمعية الفعلية تخطيطاً وتنفيذاً وذلك بمشاركتها فى الجمعية العمومية والترشيح لعضوية مجلس الإدارة والإنضمام والتمثيل فى كافة لجان الجمعية.

وكانت أهم التوصيات: ضرورة إدماج النوع الإجتماعى المرأة التى تعتبر نصف المجتمع فى الجمعية العمومية حتى يمكنها الترشيح لمجلس الإدارة – ضرورة العمل على زيادة العضوية من السيدات بالجمعية عن طريق فتح باب العضوية سنوياً خلال الشهر التالى للجمعية العمومية لضم سيدة على الأقل ممثلة لكل عمارة مشتركة أو تشترك وذلك عملاً بالفقرة رقم (6) من المادة رقم (14) من الفصل الثالث فى لائحة النظام الأساسى للجمعية.

وفى ختام الندوة قدم اللواء أ ح/ محمد الديب رئيس الجمعية الشكر والعرفان للسيدات أعضاء قطاع المرأة لجهودهن المستمرة التى كان لها أثر فى تنفيذ كثير من الإنجازات: الإرتقاء بالبيئة والمساحات الخضراء بالمنطقة والندوات الثقافية والرحلات وتوطيد أواصر العلاقات الأسرية بين القاطنين.

وقد أشاد السيد المهندس/ سعيد سليم وكيل وزارة التضامن الإجتماعى ومدير مديرية الشئون الإجتماعية بالإسكندرية بأن جهود الجمعية وسيداتها واضحة وأنه يتمنى أن يرى جميع الجمعيات على هذا المستوى الراقى وأكد أن المرأة نصف المجتمع وأن الدور الرئيسى فى تهيئة النشئ وإعداد جيل صالح وأن وقوفها بجوار الرجل يعد عماداً أساسياً لبناء الأسر الناجحة التى تعتبر هى الخلية المكونة للمجتمع المتماسك القوى الدعم لأمتنا المصرية.

كما أكد على شكر كل من ساهم فى هذه الندوة القيمة.

شكراً لهذا الرجل

الأستاذ/ سمير يوسف مغازى يتقدم بخالص الشكر والتقدير والعرفان إلى الأستاذ الفاضل معلم الأجيال/ عبد الفتاح مكى أستاذ أساتذة اللغة العربية وصاحب التوقعات المكتبية الشهيرة بمناسبة نهاية خدمته بالتربية والتعليم كمدير إدارة مدرسة بدر الثانوية للبنين

مع خالص تحيات أسرة التحرير

الصندوق الأسود للسفن

S-VDR- BLACK BOXES FOR SHIPS



وجيه عرفة مصطفى- المستشار الفنى
الشركة الدولية لخدمات النقل البحرى

غرق عبارة السلام 98 حدث بحرى شائع فى عالم النقل البحرى . ولكن يجب البحث والتقصى والتحقيق لمعرفة لماذا وقعت هذه الحادثة ؟

تتبع هذه الأهمية للتعرف على مدى توافق السفينة لمتطلبات السلامة وكذلك لتفادى هذه الحوادث مستقبلاً.

إن محققى هذه الحوادث يواجهون دائماً بروايات متناقضة والأسوء عدم وجود شهود على الواقعة لذا يتعين عليهم البحث والتركيز على الأدلة المؤكدة. ومن المؤكد أن سجل السفينة هو الطريقة المثلى لتسجيل تحركات السفينة كوثيقة معترف بها وعلاوة على ذلك ولتوفير المعلومات فى التحقيق. وكذلك سجل أوامر الماكينات، الخرائط الورقية ونظام الملاحة الإلكترونية مثل لوران وتحديد الموقع الجغرافى (LORAN & GPS) وإستعمال الحواسب الآلية فى تشغيل الماكينات، ونظام الخرائط الإلكترونية ECIDES.

وعندما يتم تحليل مصادر المعلومات هذه لموقع السفينة وتحركاتها تتضح الصورة وتساعد الجهود المبذولة لمعرفة ماذا فعلت السفينة ومتى تم ذلك فضلاً عن ذلك يوجد مصدر خارجى للمعلومات عن تحركات السفينة والإجراءات داخل السفينة والإتصالات مع السفن الأخرى على سبيل المثال المعلومات المسجلة مع الإدارة الساحلية فى الدولة بنظام الـ (VTS) الموجودة فى مواقع مختلفة مثل خليج السويس، نيويورك، هيوستن، ألاسكا أو مع مراكز تنسيق الإغاثة المنتشرة فى العالم. علاوة على ذلك متطلبات قواعد أمن النقل البحرى

MARITIME TRANSPORTATION SECURITY ACT (MTSA)

لنظام التعريف الأوتوماتيكى (AIS) الذى يوفر المعلومات عن موقع السفينة وتحركاتها ولاسيما أن مصر أوجدت هذا النظام حالياً وعند توافر هذه المصادر فإنها تساعد وتدعم معلومات تحقيق الكوارث إلا إنها يستلزم معلومات إضافية حيث يرغب المحققين للتأكد من سرعة السفينة وماهى المعدات التى كانت تعمل وأى تغيرات حدثت قبل وقوع الحادثة.

وبالتطلع إلى صناعة الطيران وصندوقها الأسود الذى يساعد وكالات التحقيق لتفهم الظروف التى أدت إلى وقوع حادثة الطيران وإن تطوير مثل هذا النظام للسفن يبدو هو الحل الأمثل وإدخال معايير تقنية لتسجيل بيانات (VOYAGE DATA RE-CORDES) وليس هذا النظام مفيداً فى حالات الحوادث فقط ولكنه يعتبر إدارة للإدارة لتفعيل نظام السلامة. وقد أثبتت التحقيقات البحرية فى الحوادث العديدة ـ الحاجة الماسة لتطوير التوصيات المتعلقة بنظام الصندوق الأسود وقد أثار موقع الصندوق البحرى على السفينة جدلاً من ناحية تثبيته فى غرفة القيادة أم فى غرفة الماكينات أو فى قوارب الإنقاذ لإستكمال التغطية بالنسبة لكل حادث.

وكذلك قدرة الصناعة ورغبتها فى إنتاج مثل هذه المعدة بحيث يتلائم النظام المنتج مع كل طراز من السفن تجوب البحار ويوفر أعلى إمكانية مع حجم مناسب وتكلفة إقتصادية تتوافق مع إحتياجات ملاك السفن والفوائد العائدة لهم مستقبلاً.

إن نظام الصندوق الأسود البحرى وفقاً لإتفاقية الـ (SOLAS) ينطبق على سفن البضائع المبنية حديثاً والتى تزيد حمولتها المسجلة عن 3000 طن وذلك إعتباراً من 1/7/2002 وقد صمم النظام لتزويد محققى الحوادث البحرية بالمعلومات الهامة للإجابة على السؤال لماذا وقعت الحادثة البحرية ؟

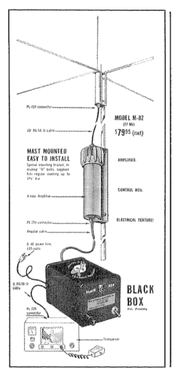
ويبرهن هذا النظام لكل من المحققين وملاك السفن والمأمنين عن مدى الأهمية لتسجيل بيانات الرحلة لبيان حقيقة الحادث. وبإستقراء البيانات فإن الملاك يسارعون بتصحيح العيوب فى الإجراءات والتدريب للأفراد فى غرفة القيادة ليتجنبها مستقبلاً كما أن المحققين يكونوا أكثر تفهماً للأخطاء وتحديد المسئولية عنها.

ومازال الأسطول يستثنى سفن البضائع التى تجوب البحار مما يؤدى إلى وجود فجوة كبيرة فى القدرة على تحليل الحوادث البحرية وقد صدر قرار بخصوص السفن المثتثناه بواسطة لجنة السلامة البحرية الـ (MSC) فى المنظمة البحرية الـ (IMO) بإعداد دراسة الجدوى لتأكيد الحاجة للتطبيق الإجبارى لنظام الـ(VDR) على السفن الموجودة حاليا وقد أخذت هذه الدراسة في الإعتبار بعض العوامل مثل القدرة العملية والمشاكل التقنية المتعلقة بتثبيت الـ (VDR) فى الموقع المناسب على السفينة وكذلك تطبيق المعايير النمطية مع الأخذ فى الإعتبار تطوير وتبسيط هذه المعايير ودراسة المعلومات التى تم الحصول عليها بدون إستخدام الـ (VDR) مع تحليل آلية التطبيق وتحليل عناصر التكلفة الربحية.

فى ديسمبر 2004 توصلت لجنة السلامة البحرية المنبثقة عن المنظمة البحرية الدولية إلى إختيار VOYAGE DATA RECORDES أو S-VDR كصندوق بحرى أسود

ووضعت قراراً للتطبيق على سفن البضائع الموجودة إعتباراً من يوليو 2006 وخاصة السفن التى تعمل فى الرحلات الدولية التى سوف تزود بنظام S- VDR كالآتى:

* سفن ذات حمولة مسجلة 20000 طن فما فوق والتى تم بنائها قبل 1/7/2002 وعند أول مخطط للحوض الجاف إعتباراً من 1/7/2006 ولا يتعدى 1/7/2002.
* سفن ذات حمولة مسجلة 3000 طن مما فوق وأقل من 20000 طن والتى بنيت إعتبارا من 1/7/2002 عند أول مخطط للحوض الجاف بعد1/7/2002 ولا تتجاوز 1/7/2010
* تتثنى الإدارة سفن البضائع من إستخدام هذا النظام ومتطلباته عندما تكون هذه السفن ستخرج من الخدمة فى غضون سنتين. هذا وتود الإضافة أن نظام S- VDR قد لاقى دعم الجهات المسئولة حيث إنه يتشابه مع أنظمة الصندوق الأسود فى الطيران فى



نواحى عدة. وإذا وقعت أى حادثة وحتى لو غرقت السفينة فإن S- VDR مصمم لتوفير المعلومات التى أتيحت على السفينة خلال 12 ساعة السابقة على الحادث وبذلك يقضى على الحلقة الناقصة فى المعلومات حيث أن سجل السفينة قد يوضح التصرفات المناسبة وفى الوقت المناسب والتى يؤكدها الصندوق الأسود.

* إن قرار الجمعية العمومية رقم (861) A فى الدورة (20) وقد حدد المعايير للمتطلبات s- VDRS والتى تمثلت فى الأتى:

التاريخ/ الوقت – المحادثة فى غرفة القيادة – نظام الإنذار – الإتصالات ذات التردد العالى جداً (VHF) – الرؤية الردارية – ومعلومات نظام التعرف الأوتوماتيكى AIS – موقع السفينة – سرعة السفينة – العمق – سرعة الرياح وإتجاهها – أوامر الدفة وإستجباتها – أوامر الماكينات وإستجابتها – حالة البدن – أبواب مانعة التسرب، وأبواب الحريق – والإجهاد على جسم السفينة.

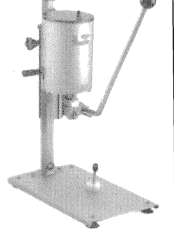
* وبوضوح أكثر يحقق S- VDR أقصى معلومات لأى حادث وقد أصدرت المنظمة (IMO) قرار لتحسين تثبيت وحماية الوحدة (PSU) فى فبراير 2005 للطفو الحر فى سبتمبر 2005
* إن هذه القرارات أتاحت لملاك السفن أن يختاروا النظام الكامل المتوافق مع الحجم، والمهمة والمتطلبات.





شركة Tellier تطرح جهاز كهربائى جديد لفتح المعلبات لخدمة المتخصصين

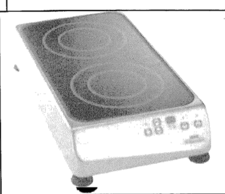
فى إطار خدمة مختلف المطاعم بأنواعها، قامت شركة Tellier بتطوير وتسجيل جهاز كهربائى جديد لفتح المعلبات. ويتمتع هذا الجهاز الجديد بسرعتين وبقدرة متوسطة (ref:OEXTC) مما يضمن فتح أى نوع من معلبات الأغذية المحفوظة بدون أى مجهود وذلك سواء كانت المعلبات مستديرة الشكل أو مستطيلة أو مسننة بإرتفاعات متنوعة تتروح من 50 إلى 270 مللى متر.



وقد تم تصميم الجهاز الجديد من الصلب غير القابل للصدأ مما يضمن عملية فتح نظيفة (حيث لاتسقط أى أجزاء معدنية داخل المعلبات). أما بالنسبة لإجمالى وحدة "المحرك/رأس الفتاحة" فهى تتمتع بتحريك رأسى فى إطار تزويدها "بزنبرك غازى" مما يضمن ضبط الجهاز طبقاً لأرتفاع العلبة المطلوب فتحها وذلك بدون أى مجهود .

إستخدام تقنية "التأثير" فى المطابخ المتخصصة: أسلوب جديد ومستحدث للطهى

فى إطار تحديث الأدوات المستخدمة فى المطابخ المتخصصة، أشار SYNEG (النقابة الوطنية لمعدات المطابخ الكبيرة) إلى تقنية جديدة تستخدم فى الطهو غير معروفة إلا وهى "التأثير".



تسمح شرائح الطهو من خلال تقنية التأثير بتسخين وعاء بدون إستخدام شعلة أو مسطح ساخن بفضل حقل مغناطيسى.

وتعد تلك التقنية هى المصدر الحرارى الوحيد الذى يعيد من 90 إلى 95% من الطاقة مع أرتفاع سريع فى القدرة والحصول على أعلى درجات حرارة مع وجود منظم لأقرب نصف درجة.

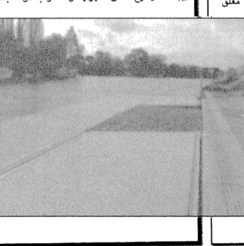
شركة PORALU M ARINE الرائدة عالمياً فى مجال تنفيذ تصميمات الألومونيوم الخاصة بالمنشآت السياحية على الشواطئ تطرح السلسلة الجديدة MANTA

شركة ذات آفاق دولية :

أستطاعت شركة PORALU MARINE خلال خمسة وعشرون عاما من التواجد تنفيذ أكثر من ثلاثين ألف رصيف بحرى على مستوى العالم سواء على المياه المالحة أو العذبة. وتعد شركة PORALU MARINE شركة رائدة عالمياً فى مجال تصميمات الألومونيوم الخاصة بالمنشآت السياحية على الشواطئ . فهى تقوم بتصميم وتسويق منتج عالى الجودة. وفى إطار تخصيص 65% من حجم أعمالها حالياً للمجال الدولى، تقوم شركة PORALU MARINE بإرساء البنيات الأساسية فى العديد من الأماكن على مستوى العالم. إلى جانب ذلك أستطاعت الشركة تطوير شبكة هامة من العملاء والموزعين.

وبفضل الأتجاه نحو المجال الدولى ، تمتلك اليوم شركة PORALU MARINE مصنعاً لها فى شمال أمريكا (بكندا) فضلاً عن مكتب تمثيل لها فى الصين وأستراليا.

وبهدف توسيع نطاق شهرتها والأقتراب دوماً بشكل أكثر من عملاء المستقبل، تشترك PORALU MARINE فى العديد من الأنشطة الدولية المتصلة بعالم الإبحار والرياضيات المائية. إذ ستتواجد فى معرض دبى الدولى Dubai International Boat Show الذى سيعقد فى شهر مارس القادم وكذا فى الدورة الحادية عشر لمعرض شنغهاى 11th Shanghai Boat Show الذى سيعقد فى الفترة من 6-8 إبريل 2006. وعلى مدار الموسم بإمكانكم لقاء مسئولى الشركة فى المعارض التى ستعقد فى جنوة وهامبورج وباريس ودسلدورف.



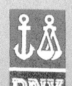
جودة تصميم وقوة مع محافظة على البيئة: عربات تنظيف الطرق أصبحت أكثر فاعلية

تتميز سلسلة عربات تنظيف الطرق المقدمة من شركة MATHIEU YNO والمتضمنة موديلات GRAND AZURA وAZURA CONCEPT بالجمع ما بين الكفاءات التقنية وجودة التصميم مع الإلتزام بأدق المعايير القياسية الخاصة بالحفاظ على البيئة. فطراز GRAND AZURA يمثل أول عربة تنظيف متجانسة ومتعددة الخواص فى إطار سرعة تحرك عالية.

فهى مزودة بمحرك توربينى معلق ومسجل رسمياً لتنفيذ عملية الشفط بمعدل تدفق هواء يصل لـ 14.000 متر3/ساعة.

وهى تتضمن نظام كنس بعدة مستويات للضبط مع نظام بحث مدمج. وقد تم إستكمال هذا النظام بأنبوبة شفط تتمتع بقطر كبير (250 مللى متر). أما بالنسبة لأفضل وزن لها وهى فارغة فيبلغ 4.6 طناً مما يخول لها حمولة فعلية تصل لـ 5.4 طناً. ومن جهة أخرى تم تدعيم صلابة عربة التنظيف من خلال إستخدام ألياف مركبة فى تصنيعها. وفى إطار تصميم نظام سريع لوضع ورفع خزان المخلفات يمكن إستخدام عربة التنظيف GRAND AZURA كوحدة للكنس أو لتنظيف الطريق أو لنشر الملح الخاص بإذابة الجليد.





Barwil Egytrans Shipping Agencies S.A.E.

SERVING ALL OVER THE WORLD





EAST COAST USA



EAST AFRICA & WEST AFRICA

BULCON

BC

NAVIGATION MARITIME
BULGARE, VARNA

MEDITERRANEAN & EUROPE



STOLT NIELSEN TANK CONTAINER
EUROP, MEDITERRANEAN
& MIDDLE EAST

U.S.A. & FAR EAST

DET NORSKE VERITAS
MANAGEMENT SYSTEM CERTIFICATE



with offices as per attachment

NS-EN ISO 9001 : 2000

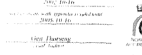
Port & Marine Services
including handling of Cargo and Logistic Solutions.

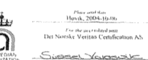


Place and date
Høvik, 2004-10-06

For the accredited unit
Det Norske Veritas Certification AS







Sissel Vaksvik
Management Representative

QUAL 002

Lack of fulfilment of conditions as set out in the Appendix may render this Certificate invalid.

Barwil

Barwil Egytrans Shipping Agencies S.A.E.

office: 9 Hussein Hassab & Bani El-Abbasi Street
El-Zeher Building (2) Sultan Hussein
Alexandria - Egypt

Telephone: +20 3 484 3510
Telefax : +20 3 486 9555

e-mail: barwil.alexandria@barwil.com
Internet: www.barwil.com





وزارة الاستثمار

الشركة القابضة للنقل البحري والبري

شركة المستودعات المصرية العامة

دعم الاقتصاد القومي = تقديم افضل الخدمات

الشركة الرائدة في مجال التخزين الجمركي منذ اكثر من خمسون عاما

ميناء الاسكندرية- ميناء الدخيلة- ميناء دمياط - ميناء السويس- ميناء سفاجا- مرسي نويبع



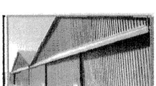


التخزين : -

تتشرف شركة المستودعات المصرية العامة آن تقدم خدماتها المتميزة والتي تتيحها إمكانياتها الفريدة من حيث المساحة التخزينية المجهزة لإستقبال كافة أنواع البضائع والحاويات والسيارات والمعدات الثقيلة حيث تنفرد الشركة بكوادرها المتخصصة والمدربة في هذا المجال .
تقوم الشركة بتخزين الحاويات المملوءة بالساحات المجهزة أو تفريغ المشمول بالمخازن مع إعادة الفوارغ فور التخزين بأسعار لا تنافس كما تقوم بتخزين الحاويات الفارغة وإعادتها فور طلبها .

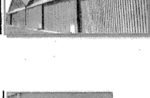
النقل : -

تمتلك الشركة أسطول نقل وأوناش رافعة وشوكة للتحميل والتعتيق ونقل البضائع من مواقعها إلى الموانئ المختلفة والعكس لمعظم أنحاء الجمهورية والشركة على استعداد لتقديم الخدمة من الباب إلى الباب كطلب العميل .



التخليص : -

تقدم الشركة خدماتها في مجال التخليص الجمركي .
لدى الشركة جهاز للتخليص الجمركي يتميز بالدقة و السرعة في الأداء وبأقل تكلفة .

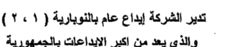


التبريد : -

تقوم الشركة بأعمال التبريد والتجميد للرسائل التي تتطلب ذلك بميناء دمياط باستخدام الأساليب العلمية الحديثة وذلك بثلاجة مجهزة على أعلى مستوى .

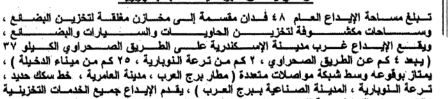
الشحن والتفريغ :-

القيام بكافة أعمال الشحن والتفريغ للبضائع الصادرة والواردة .



تدير الشركة إيداع عام بالنوبارية (١ ، ٢)

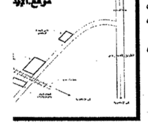
<u>والذي يعد من اكبر الايداعات بالجمهورية</u>



تبلغ مساحة الإيداع العام ٤٨ فدان مقسمة إلى مخازن مغلقة لتخزين البضائع ، وساحات مكشوفة لتخزين الحاويات والسيارات والبضائع ، ويقع الإيداع غرب مدينة الإسكندرية على الطريق الصحراوي الكيلو ٣٧ (يبعد ٤ كم عن الطريق الصحراوي ، ٢ كم من ترعة النوبارية ، ٢٥ كم من ميناء الدخيلة) ، يمتاز بوقوعه وسط شبكة مواصلات متعددة (مطار برج العرب ، مدينة العامرية ، خط سكك حديد ، ترعة النوبارية ، المدينة الصناعية ببرج العرب) ، يقدم الإيداع جميع الخدمات التخزينية كالخدمات التكاملية للحاويات والبضائع الواردة والصادرة والترانزيت ، وكذلك تخزين السيارات ، وتقديم خدمات التعتيق والفرز والوزن .
ويمتاز الإيداع بالآتي : لجنة جمركية متكاملة ، إمكانية تجزئة الرسالة لاكثر من مرة ، موازين بسكول أرضى حمولة ٨٠ طن ، أطقم فنية مدربة على كافة عمليات التخزين ، الموقع مؤمن تأمينا كاملا وذلك بوجود : -
شبكة إطفاء آليه تغطى جميع أرجاء الإيداع بمصدر تبادلي للمياه من ترعه النوبارية ، نقطة شرطة مستقلة ووحده إسعاف ، تغطى الإضاءة جميع أرجاء الإيداع .







نرحب بالسادة العملاء لزيارة الإيداع العام بالنوبارية ك ٣٧ طريق الإسكندرية / القاهرة الصحراوي

للاتصال بالشركة : داخل باب ١٤ جمرك الإسكندرية- برقيا : جنهوس / إسكندرية
بريد اليكتروني : gwegy@hotmail . com : E.MAIL - صفحة الويب : www.egywarehouse.com : WEB SITE
تليفونات : (٤٨٠٤٦٢١ – ٤٨٣٤٣٠٨ – ٤٨٠٢٦٠٣) / ٠٣ – فاكسات : (٤٨١٩٥٩١ – ٤٨٠٤٦٢١) / ٠٣

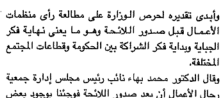
لمزيد من المعلومات عن الاستثمار في مصر اطلع على بوابة الاستثمار: www.investment.gov.eg

إعداد / باسم فوا

• مصلحة الضرائب تستجيب لمذكرة جمعية رجال الأعمال
• قانون الضرائب جعل الممول شريك فى إتخاذ القرار
• وداعا فكر الجباية ومرحبا فكر الشراكة بين الحكومة وقطاعات المجتمع



تغطية
سهير خميس



فى يوم ملئ بالمشاركة والتعرف على قانون الضرائب الجديد رقم 91 لسنة 2005 وكيفية التعامل وإعداد الإقرارات الضريبية للأشخاص الطبيعين والأشخاص الإعتبارية والإقرارات الخاصة بالأرباح التجارية والصناعية المؤيدة والغير مؤيدة بحسابات وإقرارات المهن الحرة والمهن الغير التجارية والغير مؤيده بحسابات وإقرارات الثروة العقارية سواء على أساس فعلى أو حكمى وإقرارات ضريبة المرتبات وما فى حكمها والتسويات السنوية والربع سنوية وما إلى ذلك.

(لبى الكثير من أصحاب الشركات والتجار ورجال الأعمال دعوة الغرفة التجارية بحضور المؤتمر الهام الذى نظمته الغرفه بالتعاون مع الأهرام للتعرف على قانون الضرائب وكيفية التعامل معه "بقاعة الزهراء بهلتون بلازا" بحضور الأستاذ مصطفى ياقوت النجار رئيس الغرفة التجارية بالأسكندرية والسيد الأستاذ خالد أبو إسماعيل رئيس الإتحاد العام للغرف التجارية والسيد الأستاذ أحمد محمد الوكيل نائب أول رئيس غرفة الإسكندرية والسيد الأستاذ حسنى جاد وكيل أول وزارة المالية ورئيس مصلحة الضرائب.

أكد رئيس الغرفة التجارية مصطفى ياقوت النجار فى كلمته أن تشريف رئيس مصلحة الضرائب العامة وقبول دعوه الغرفة ومجلس الأدارة وممولى الإسكندرية وبصحبة قيادات المصلحة لشرح أسلوب التقدم بالإقرارات الضريبية والرد على أستفسارات الحاضرين سيحقق المزيد من الإيجابيات المنتظرة بعد صدور القانون رقم 91 لسنة 2005 الخاص بالضرائب الذى تم مناقشته فى سلسلة متتابعة بالغرفة التجارية وحضره رئيس المصلحة بجانب صدور اللائحة التنفيذية رقم 991 لسنة 2005 بأصدار الضريبة على الدخل وما صحبه من كتب دورية وقرارات وزارية للتنفيذ.

وتوجه خالد أبو إسماعيل رئيس الإتحاد العام للغرف بالشكر للساده الحاضرين لتلبيتهم الدعوة ومحاولة الوقوف على صيغة واضحة للقضاء على ما هو مجهول بالقانون الجديد ومعرفة أهدافه والتمتع بمزاياه وأكد جسنى جاد رئيس مصلحة الضرائب العامة على أن صدور القانون رقم 91 لسنة 2005 سيؤدى بالضرورة إلى الإنتهاء من مشاكل الممولين ومصلحة الضرائب وسريان مفعول جميع الإتفاقيات التى وقعتها المصلحة مع الغرفة التجارية وهى 32 إتفاقية بالإضافة إلى الربط الذاتى بين الممول والمصلحة بمعنى أن يقدم الإقرار الضريبى شامل حساب إيراداته ومصروفاته وأرباحه بدون زيادة أو نقصان بصفة ذاتية ويتم السداد من واقع إقراراه بدون مراجعة أو مناقشة إلا فى حالات وجود مستندات تؤيد عدم صحة البيانات المقدمة من الممول.

والجدير بالذكر أن المصلحة سوف تقوم بأختيار نسبة 20% من الإقرارات لفحصها طبقاً للمعايير التى وضعتها وزارة المالية وقد تم تقسيم الإقرارات إلى خمسة وتشمل الإقرار المجمع والأنشطة الصناعية والتجارية والأنشطة الإعتبارية والمرتبات والثروة العقارية والمرتبات والنشاط المهنى.

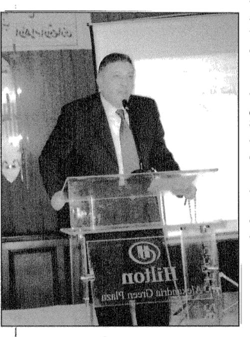
وقال أحمد الوكيل نائب أول رئيس غرفة الإسكندرية أن الغرفة التجارية نجحت فى توفير وإعداد دورات تدريبية للساده المولين للتعرف من خلالها على كيفية التعامل مع القانون الجديد وكيفية التعامل بين المصلحة ورجال الأعمال المستثمرين والتجار والحرفين.

وأضاف أن أى مقترح يمكن تقديمة لرئيس المصلحة الأستاذ حسنى جاد للنظر إليه ومعرفة مدى الإستفادة منه والرد على جميع الإستفسارات وعلامات الإستفهام الموجودة حول القانون واللائحة.

وأشار الدكتور محمد بهاء الدين **إلى أن مجهودات الدكتور** يوسف بطرس **غالى وزير المالية قد غيرت مفاهيم عديدة حيث أصبح الممول شريك فى إتخاذ القرار.**

وأبدى تقديره لحرص الوزارة على مطالعة رأى منظمات الأعمال قبل صدور اللائحة وهو ما يعنى نهاية فكر الجباية وبداية فكر الشراكة بين الحكومة وقطاعات المجتمع المختلفة.

وقال الدكتور محمد بهاء نائب رئيس مجلس إدارة جمعية رجال الأعمال أن بعد صدور اللائحة فوجئنا بوجود بعض الأمور التى تؤثر على الهدف المرجو من صدور القانون مثل الجدل الذى أثير حول أسس تقدير المزايا العينية والنقدية وكذلك صعوية الإقرار الضريبى أخذاً فى الإعتبار أنه ليس



كل من يتعامل مع المصلحة رجال الأعمال وكبار المستثمرين ولكن هناك قاعدة عريضة من صغار التجار والحرفيين.

وأضاف الدكتور بهاء أن الأمثلة كثيره والوقت لا يسمح لسردها وترك الأمر للزميل الأستاذ عباس الغربانى رئيس لجنة الضرائب بالجمعية التى أعدت مذكره وافيه لتقديمها فى هذا الشأن نرجوا الإجابة على كل ما فيها من تساؤلات وأشار دكتور محمد بهاء أن الوزارة مشكوره إستجابت لجزء كبير من المقترحات المقدمة من جمعية رجال الأعمال ونأمل المزيد خاصتاً بعد إنعقاد أكثر من عشرة إجتماعات بعد صدور القانون واللائحة وأختتم المؤتمر بدعوة صريحة لتلبية كل المقترحات والأسئلة والعمل على توفير الخدمة النهائية لمصلحة الممول الضريبي.

نشأت الديهى يكتب
eldeehy@Yahoo.com

هذا يوم لا ينطقون ولا يؤذن لهم فيعتذرون فاصبر إن وعد الله حق

أحداث متسارعة .. متداخلة، بيد أن العقل ما عاد قادر على استيعاب كل التفاصيل، فكل حدث يحمل فى طياتهِ حزمة من المتناقضات .. الحق والباطل، الفساد والإصلاح، الأمانة والخيانة، الصواب والخطأ، وحتى الحدث الواحد يحتمل أن يكون صوابا فى الصباح وخطيئة فى المساء، زخم فى زخم تداخل غريب بين الأشياء، حتى صارت الأمور «حيص» «بيص» إننى أحس أننى أحارب على كل الجبهات ولكن محارب بلا أسلحة بلا أدوات .. لكن كل ما أملكه «عقيدة» و«قضية» عقيدة لا تهتز وثقة بلا حدود فى الله عز وجل، وقضيتى هى قضية «ا[illegible] بكل ما تحمله الكلمة من معانى، إصلاح النفس .. إصلاح الأسرة .. إصلاح المجتمع ولكن كيف يتحقق الإصلاح فى بيئة ومجـ[illegible] الحق بينهم وصار الصوت العالى واللسان الطويل والكروش المنتفخة والمناصب الزائلة الزابلة لأناس عديمى الضمائر [illegible] ليفسدون، ويفسدون ليعيشون أصبح المكان وأهم من المكانة .. وأصبح الغنى المادى يحتقر الفقر المادى ويوبخه أصبح تقييم الإنسان بقدر ما يحمله فى (جيبه) لا ما يحمله فى (عقله) أصبح هناك مصطلح قنبلة يتردد على ألسنة الجهلاء والغوغائية ولابسى الأقنعة الزائفة الذين نسوا أصولهم وجذورهم الحقيقية المتقدمة كطبقة طفيلية عديمة القيمة .. أصبح هؤلاء - تحكمهم عقدة النقص - يرغبون فى بناء جدار عازل بينهم وبين بقية أطياف المجتمع.

فهناك من هو «لائق إجتماعياً» وهناك من هو «غير لائق إجتماعياً» ومعايير اللياقة والقبول هى المظاهر الخادعة .. (أموال) .. (ملابس) .. (شلة) .. عقول لا تحمل فكراً وقلوب لا تعرف الرحمة، ولكن فى غفلة من الزمن ساد هؤلاء وتسيدوا وحدث الزواج المحرم بين السلطة والثروة فالمال يحتاج إلى سلطة تحميه، والسلطة تبحث عن المال ليعزز بقاءها بأى شكل، لقد تابعت برنامج «الحياة» للمذيعة نجوى إبراهيم على قناة دريم وهى تستضيف مجموعة من «أبناء الشوارع» وعندما تستمع إلى هؤلاء الأطفال الذين ارتكبوا جميع الموبقات من زنى وسرقة وشرب خمر تتساءل من السبب؟ من الضحية؟ إن المجتمع المنافق الذى يرفض أن يرى عوراته ويضع رأسه فى الرمال .. مجتمع غير صحيح ولا سليم إنه مجتمع مريض يعانى من انفصام فى الشخصية، أليس هؤلاء الأطفال مسئولية المجتمع .. مسئوليتى .. مسئوليتك - مسئوليتنا جميعاً .. إننى أرى أن الجريمة جريمتنا جميعاً والعقاب سيطول الجميع ولا حول ولا قوة إلا بالله.

لقد تابعت ما نشرته جريدة «الأسبوع» فى مقال لرئيس تحريرها مصطفى بكرى يوضح أنه حصل على معلومات تؤكد أن ممدوح إسماعيل أمر ربان الباخرة السلام بالإستمرار فى الإبحار وعنفه حينما عرض عليه الربان العودة لميناء ضبا مخافة الخسائر المادية والمعنوية للشركة .. ويضيف بكرى أن هناك حالات اختفاء لبعض الناجين بطريقة مثيرة وأكدت بعض الصحف المستقلة هذه الأنباء الغريبة والسؤال .. هل حقاً تم خطف وإخفاء أحد من طاقم الباخرة؟ هل حقاً أن معلومات مصطفى بكرى - عضو البرلمان المصرى ورئيس تحرير لجريدة صحيحة؟ يا سادة يا كرام .. أين ممدوح اسماعيل??????? سبعة علامات استفهام كسبعة أبواب جهنم! وعلامة تعجب كبيرة بحجم الكارثة .. ليست كارثة العبارة وإنما كارثة التستر على الفساد الذى تسبب فى كارثة العبارة، ممدوح إسماعيل خارج مصر بموافقة جميع السلطات ... يا الله ... يا مثبت القلوب ثبت قلوبنا على دينك .. اللهم أفرغ علينا صبراً ..

يا سادة عندما يعم الظلم وتقهر النفوس ويسود الفساد ... ماذا ننتظر؟ السماء لا تمطر ذهباً، والله لا تمطر ذهباً، إننا نستحق كل ما يجرى لنا ... لإننا قوم ضاع الحق بيننا، ضاع المظلوم وانتصر الظالم ونحن نتفرج ونمصمص الشفاه فى بلاهة وبلادة لم تراها البشرية من قبل؟

* وأنا أتصفح موقف قناة العربية على شبكة الإنترنت وجدت خبرين غاية فى الإحباط والإحساس بالقهر، **الأول** رفع الحصانة عن إبراهيم نافع للتحقيق معه بشأن قضايا فساد!!! **الثانى** رفع الحصانة عن ممدوح إسماعيل صاحب العبارة للتحقيق معه بشأن الكارثة، يا سادة يا كرام .. من عين إبراهيم نافع ومن ساند ممدوح إسماعيل؟ يا سادة يا كرام أيمن عبد الله طايل وتوفيق عبده إسماعيل وماهر الجندى ورامى لكح والهوارى والبليدى وخالد محمود وعجلان والريان والسعد ومحمد فودة من ساند هؤلاء؟ ومن إختارهم؟ وأين هم الآن؟ كم مسئول يا سادة يا كرام خرج من السلطة ولم تلاحقه الاتهامات بالفساد؟ يا سادة يا كرام قضية (الآثار الكبرى) قضية (الجمارك الكبرى) قضية (البنوك الكبرى) قضية قطاع (الأخبار الكبرى) قضية (مدينة الإنتاج الإعلامى الكبرى) قصة (وزارة الزراعة الكبرى) قضايا بلا حصر ولاعدد وشخصيات كانت للتو (لائقة اجتماعيا) وكانت محاطة بالحصانة البرلمانية أو المالية أو حصانة (الشلة) يا سادة يا كرام إننى أرى أن هناك نوع جديد من الحصانة يمكن أن نطلق عليه تجاوزا (حصانة الشلة) والشلة ممكن أن تكون حزبا بدون مستندات لكنه حزب قوى الشلة قوية الإنتماء إليها والإقتراب منها يمنح الكثير والكثير وهذا موضوع مقالة جديدة إن كنا من أهل الدنيا إن شاء الله.

* رفضت أمريكا - قبلة الرأسمالية والحرية الإقتصادية - قبول صفقة موانى دبى التى إشترت شركة بى أند أو البريطانية والتى تملك بدورها ستة موانى أمريكية من بينها ميناء نيويورك، الولايات المتحدة الأمريكية استيقظت وانتفضت سواء الكونجرس أو مجلس الشيوخ أو الرأى العام ووقف الجميع يتساءلون، شركة عربية يديرها عرب ويملكها عرب تسيطر على 6 مرافئ أمريكية ... !!! إن الأمن القومى الأمريكى من الممكن أن يتعرض للخطر! كيف يدير ويملك عرب موانئ أمريكية .. لقد أحس الأمريكان أن شيئاً ما مس الكبرياء الأمريكى ... فالأمريكان قبلوا ويقبلون أن يدير ويتملك غير أمريكيين موانئهم ومرافئهم فالصين وانجلترا وسنغافورة يملكون ويديرون موانئ داخل أمريكا .. لكن أن يديرها عرب يا لها من فاجعة وفضيحة وعار على الشعب الأمريكى!

إن القضية قضية عنصرية أمريكية ضد كل ما هو عربى مسلم .. هذا شئ واضح لا يحتاج إلى توضيح، فلنفهم نحن العرب أن أمريكا تتعامل معنا بقدر مصالحها هى فقط، أما مسألة الصداقة والتحالف والشراكة فهذه قضايا يستطيع أن يناقشها (بكار) فى مسلسلات الكارتون للأطفال يا سادة يا كرام .. كفانا خضوعا .. كفانا تجرعاً للذل .. كفانا انبطاحاً أمام أعين العالم .. إن الإستثمارات العربية يجب أن تكون رأس الحربة الموجه تجاه المصالح العربية ولكن يجب أن يتعلم العرب كيف يديرون أزمة بحجم أزمة موانى دبى مع الجانب الأمريكى والغربى.

* تابعت وتابع الكثيرون نبأ استقالة د/ أسامة الغزالى حرب من الحزب الوطنى الديمقراطى ومن لجنة السياسات .. وقال د/ حرب إن الحزب الوطنى صار كالحزب الشيوعى قبل سقوط الإتحاد السوفيتى وقال كذلك أن لجنة السياسات عبارة عن (مكلمخانة) كلام × كلام وإدارة اللجنة تبحث عن عناصر ليبرالية أكاديمية ذات أسماء براقة لإضفاء جو من المشاركة بين جميع التيارات.

إن الغزالى حرب استقال عندما أحس أنه غير فعال وأنه ديكور وأن دوره فى السيناريو غير مقبول، لقد قلت وكتبت أننى لا أحب هذا الحزب وكرامة هذا الحزب سرعة دفنه ولكن من يحرر شهادة الوفاة .. إنا لمنتظرون!!

* صخب وضجيج حول صفقة بيع (عمر أفندى) إتهامات متبادلة تحقيقات هنا وهناك وزير ورئيس شركة يهاجمان عضو لجنة التقييم وعضو لجنة التقييم يتهم الوزير رئيس الشركة بالضغط لتمرير الصفقة والشعب المصرى يستمتع بمصمصة الشفاة.

يا سادة يا كرام من يمثل الشعب المصرى فى هذه الصفقة .. نريد طرفاً محايداً

* سألنى ابنى «محمد» البالغ من العمر تسع سنوات، أين د/ نعمان جمعة الذى كان يقول (معايا يا شعب نغير مصر بجد) هل كان يتكلم جد؟

* {قال أما من ظلم فسوف نعذبه ثم يرد إلى ربه فيعذبه عذاباً نكراً}

صدق الله العظيم

ثم ماذا بعد ..

* ثم ماذا بعد أن قامت إسرائيل بالهجوم على سجن أريحا وخطفت زعيم الجبهة الشعبية أحمد سعدات؟

أرى أن العملية تصب فى مصلحة حماس وتضع أبو مازن ورفاقه فى موقف صعب؟

* ثم ماذا بعد أن أعطى صدام حسين درساً قاسياً وعنيفاً لذيول الإحتلال وخاصة القاضى المأجور والمدعى العام الموتور .. إن صدام أدى خطبة سياسية رفيعة عن ظروف صعبة .. لا تبتئس أبا عدىّ؟

* ثم ماذا بعد أن اتضح أن ممدوح إسماعيل وحسب جريدة الأسبوع أمر ربان الباخرة بالإستمرار فى الإبحار وعدم العودة والباخرة مشتعلة؟

* ثم ماذا بعد أن تم رفع الحصانة عن إبراهيم نافع عضو مجلس الشورى ورئيس مجلس إدارة مؤسسة الأهرام لمواجهته بقضايا فساد ترى على من يقع الدور فى المؤسسات الصحفية القومية؟

* ثم ماذا بعد أن أعلنت الحكومة المصرية وفاة أول امرأة مصرية بفيروس انفلونزا الطيور .. ما هى الخطوة القادمة؟

التخطيط الإستراتيجي .. السبيل الوحيد للنجاح



بقلم/ وسام غنيم

- مفهوم التخطيط الاستراتيجي.
- الفرق بين التخطيط الاستراتيجي والغير إستراتيجي.
- نماذج مقترحة للتخطيط.
- كيف يصبح تفكيرك استراتيجي.
- متطلبات التخطيط الاستراتيجي.

ان بداية أى حياة ناجحة هو التخطيط الذى لابد أن يؤخذ فى الاعتبار سواء فى الحياة الشخصية أو العملية ومن هنا لابد التعرف على الآتى:

مفهوم التخطيط الإستراتيجي

جهد علمي منظم يتمخض عنه قرارات وأفعال رئيسية تحدد وترشد أى منظمة أو أى وحدات أخرى حول ما الذى تعمله ولماذا تعمله

ويستخدم التخطيط لتقرير رسالة mission ورؤية vision وقيم values وأهداف Goals وأغراض oBjectives وأدوار Roles ومسئوليات Responsibilities والحدود والمخططات الزمنية time lines ... إلخ وبإختصار التخطيط الإستراتيجي فى أبسط معاينة ليس أقل ولا أكثر من مجموعة من القرارات Decisions حول ماذا نفعل What to do ولماذا نفعل هذا Whay to do it وكيف نفعل هذا How to do it لأنه ليس من الممكن القيام بكل شئ

كيف تحول تفكيرك إلى تفكير إستراتيجي؟

1 - حدد وأعرف الغرض فى عقلك

2 - إفهم وأدرس القوة التى تؤثر أو تعوق الإنجاز لهذا الغرض

3 - الإبتداع فى تنمية إستجابات فعالة لتلك القوى

إذن: فإن الإدارة الإستراتيجية : هى تطبيق للتفكير الإستراتيجي للوظيفة التوجيهية أو الهاوية لمنظمة ما

كيف نستطيع أن نفرق بين التخطيط الإستراتيجي والغير إستراتيجي ؟

لابد أن نعرف الأول حتى نكتشف النوع الآخر

- التخطيط الإستراتيجي هو أفعال وقرارات جوهرية أساسية إلا أنه ليس محاولة لصنع قرارات مستقبلية

- التخطيط الإستراتيجي يشتمل على توقع لبيئة المستقبل ولكن القرارات تضع وفقاً للحاضر وهذا يعنى أن التفكير عبر الزمن يجب أن يظل متماشي مع التغيرات كى تتمكن من صنع أحسن القرارات الإستراتيجية

- وإخيراً أن التخطيط الإستراتيجي هو عملية إبداعية وبصيرة متجددة تمكننا من الوصول إلى بديل أكثر واقعية من قرار توصلنا إليه أمس

تخطيط العمل أو الفعل

* تخطيط العمل أو الفعل يسعى إلى وضع خطة تفصيلية. كيف سوف يتم إنجاز الأهداف الإستراتيجية.

* تخطيط العمل أو الفعل غالباً ما يتضمن أهداف نوعية تخصيصية توصيفية أو نتائج نوعية مميزه تفصلية لكل هدف إستراتيجي

* الوصول لكل هدف إستراتيجي يتضمن إنجاز مجموعة من الأهداف التوصيفية على طول الطريق وبهذا المعنى فإن الهدف النوعي يعتبر هدفاً ولكن على المدى الأصغر

* غالباً كل هدف نوعي ذات علاقه بالنظام والمرتبط بوسيله.

متطلبات التخطيط الإستراتيجي لأى منظمة:

1 - يجب أن يكون مقبولاً ومدعوماً من جانب قيادى المنظمة.

2 - يبحث عن الإعتراف والإقرار فى كل المستويات التنظيمية.

3 - يتطلب تعهداً وإلتزاماً بالموارد وبخاصة الوقت.

4 - يجسد التحليل والتفكير والحكم والإبداع.

5 - يجب أن يكون متكيفاً كى يتلاءم مع ثقافة التخطيط الخاصة بمنظمة معينة.

أهمية الرؤية الإستراتيجية:

الخطط الإستراتيجية عديمة الجدوى مالم يكن هناك رؤية إستراتيجية أولاً أن الخطوات المختصرة التالية مستمده من هذه المقدمة المنطقية وتؤدى إلى التعهد من جانب هؤلاء الناس المكلفين بالتنفيذ..

1 - تنمية أو إعادة تأكيد موضوعات الغرض، الرسالة، الرؤية، القيم للفريق التنفيذى الأعلى وهذا يشتمل على تطبيق إختيارات وقياسات على تلك الموضوعات .

2 - إتصال مدعوماً بالوثائق منحدراً من المصدر أو الأصل فى مستويين على الأقل: أسئلة تستجدى أو تجتذب التوضيح أو التفسير وتوصيات أو مقترحات التحسين وهذا الإتصال يتم وجه لوجه بواسطة الإستماع والعرض للتنفيذ من الأعلى

3 - تنمية وثيقة بلغة لا ليس فيها حول الغرض، الرسالة، الرؤية، قيم المنظمة

4 - تنمية خطة للإتصالات تشحن وتشبع الوعى والإدراك لكل واحد بما يلى

- ما الذى نعمله ولماذا؟
- إلى أين نحن ذاهبون؟
- ما الذى نناضل من أجله كمنظمة؟

5 - مسح للثقافة لتأسيس أو إقامة خط قاعدى أساسى فى مقابل ما يمكن أن يضاهى ويقابل حدوث تغير

6 - تغيرات فى نظم المعلومات والمحاسبة والمكافأة لضمان التطويع أو المساندة.

7 - تنمية مدعمات للسلوك المتغير (التدريب، بناء الفريق،...إلخ)

8 - جلسات وضع الهدف حيث تجتمع فى كل الوحدات التنظيمية وتوضح وتشرح فى المستوى التنفيذى وهناك معايير لتلك الأهداف تتضمن ما يلى :

- ما الذى نأمل فى إنجازه
- كيف يكون لهذا له علاقة برؤية المنظمة
- كيف سوف نقتفى أثر التقدم
- تبادل الأفكار والمعلومات والأراء حول الأهداف مع الفريق التنفيذى الأعلى جرى توقفها

9 - جلسات إستراتيجية داخل كل وحده تنظيميه لخلق خطط عمل لإنجاز الأهداف المتفق عليها حيث أنها تنحاز أو تتسق مع رؤية المنظمة ومعايير تلك الخطط.

- من سيقوم بذلك، ماذا، أين، متى، كيف، وما الذى نقصده، وكيف سوف نقتفى أثر النتائج
- كيف للخطة أن تدعم أو تساند تحقيق رؤية المنظمة
- تبادل المعلومات والأراء والأفكار حول الخطط لدى الفريق التنفيذى الأعلى تعتبر بمثابة تعهد وإلتزام بالموضوعات.
- إحتفالات بالإنجازات والتعلم من الأخطاء.

تصميم عملية التخطيط الإستراتيجي

عملية التخطيط يتم تحديدها من خلال بعض التساؤلات التى يتم طرحها فى البداية على سبيل المثال

1 - على أى مستوى تتعهد به عملية التخطيط؟

2 - من المسئول عن قيادة جهود التخطيط الإستراتيجي ؟

3 - من هم مالكى الدعم والتأثير الرئيسيين بالمنظمة؟

4 - أى من هؤلاء مالكى الدعم والتأثير الرئيسيين سوف يتلاءم مع الإلتزام بمتطلبات التخطيط الإستراتيجي؟

5 - كيف يمكن إحتواء مالكى الدعم والتأثير الآخرين فى عملية التخطيط؟

6 - ماهى الخطوات والتوقيتات للازمة لعملية التخطيط؟

هناك نماذج مقترحة للتخطيط الإستراتيجي وتجمع تلك النماذج على إجراءات مشتركة تتلاءم مع طبيعة المنظمة

توضيح رسالة المنظمة

إن صياغة الرسالة أو المهمة الخاصة بالمنظمة أمر حيوى لأن التخطيط الإستراتيجي ينطوى على قيم ومعتقدات وفلسفة وغرض ومعنى مقصود مراد ورؤية وبصيره ومن ثم فإنه يكون منطقياً وضرورياً فيما يتعلق بعملية التخطيط

قضايا الرسالة (توصيات مكتوبة مختصره لغرض المنظمة)

تحليل جوانب الضعف والقوة الداخلية والخارجية بالمنظمة

يتعلق التخطيط الإستراتيجي بأداه لتحليل جوانب الضعف والقوة بالمنظمة يطلق عليه SWOT Analysis وذلك فى علاقتها بالفرص والتهديدات التى تعرضها أو تواجهها من جانب البيئة الخارجية

التحليل الداخلى: إن التقدير والتقييم للبيئة الداخلية للمنظمة لابد أن ينطوى على الإهتمام بموارد المنظمة (الناس، الأموال، التجهيزات، المعلومات، التكنولوجيا....إلخ) وكذلك الإستراتيجيات والأداء الحالى وهذا يطلق عليه التقيم للعمليات

التقدير والتقييم للفرص والتحديات التى تفرزها البيئة الخارجية

فى حقيقة الأمر إن عملية التخطيط الإستراتيجي الجيد لابد أن تنطوى على معلومات عن القوى الخارجية التى من الممكن أن تؤثر على التوجيه المستقبلى للمنظمة

ويرى البعض أن هناك ثلاث فئات رئيسية من المعلومات كعناصر ضرورية فى أى مدخل تنظيمى لتحقيق الفحص البيئ والمتمثل فى

1 - قوى وإتجاهات.

2 - عملاء ومستهلكين أو المدافعين.

3 - المتنافسين الحقيقين أو المحتملين.

تحديد القضايا الحاسمة ذات الإعتبار الإستراتيجي

إن الموضوع أو القضية الإستراتيجية تعتبر إنتقاء لسياسة جوهرية تؤثر على:

1 - تفويضات المنظمة.

2 - رسالة ومهمة المنظمة.

3 - القيم.

4 - مستوى المنتج أو الخدمة.

5 - العملاء أو المستفيدين.

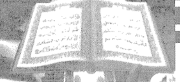
6 - التكلفة و التمويل.

7 - التنظيم أو الإدارة.

تنمية وتطوير بدائل إستراتيجية

من الأهمية بمكان ضرورة تطوير وإنتقاء إستراتيجيات بديلة أو من البداية تؤكد على أن القضايا والموضوعات الإستراتيجية يجرى إنتقاؤها حيث أن لجنة التخطيط الإستراتيجي ما تؤسس جماعات عمل تنكب على تنمية أهداف وإستراتيجيات

وأخيراً : لابد أن تختار أفضل البدائل للإنجاز وتنمية وتطوير إستراتيجية ما مع التفكير النقدى حتى نصل إلى النجاح



بقلم/ ولاء حمزة

كنز من المخطوطات...وكم من الإهمال

- مصحفى عثمان بن عفان وعلى بن أبى طالب وحالتهما المتدهورة..
- غاز الهليوم.. وفكرة المشروع الجديد.
- الباحثة المصرية وإكتشافها لمخطوطات نادرة لأكثر من أربعمائة عام بالمصادفة.
- مخطوطاتنا الإسلامية وعدم إدراكنا بمدى أهميتها.

هناك مقتنيات إسلامية نادرة تضمها وتعتز بها قاهرة المعز ويفخر بها كل المصريين ومن هذه المقتنيات نسختا المصحفين الشرفين المنسوبين إلى كل من سيدنا عثمان بن عفان رضى الله عنه وعلى بن أبى طالب كرم الله وجهه ولكن ماهى حالتهما الآن؟!!!

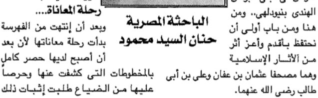
لقد تم عملية ترميم لمصحف عثمان بن عفان مؤخراً وذلك بسبب سوء التخزين تعرض لبعض التلف فهناك عوامل كثيرة مسببة لحدوث التلف ونمو الحشرات والفطريات فى ظل أرتفاع درجة الحرارة والرطوبة النسبية للهواء.. كما أن طبيعة تركيب صفحات المصحفين ساعدت أيضاً فى وقوع التلف حيث أن صفحاتها مصنوعة من الرق وهو جلد الغزال غير المدبوغ وهو عرضة لمهاجمة كل من الميكروبات والحشرات وخاصة إذا توفرت الظروف المناسبة لنموها كما أشرنا سابقاً .. ومن هذا المنطلق تقدم الدكتور محمد إبراهيم لوزارة الأوقاف بمشروع لحفظ المصحفين وهو أستاذ ميكروبيولوچى بكلية البنات فى جامعة عين شمس.



مصحف سيدنا على بن أبى طالب (كرم الله وجهه)

مشروع جديد لحفظ المصحفين

تتلخص فكرة المشروع فى إستخدام أنابيب خاصة يتم فيها إحلال غاز الهليوم الخامل محل الهواء المتواجد داخل الصندوق المحفوظ فيه المصحفين وذلك عن طريق تصنيع صندوق زجاجي محكم حتى لا تتسرب منه الغازات يتم وضع المصحفان بداخله بطريقة عرض مبتكرة مع غلق الصندوق بإحكام، ثم يتم إحلال غاز الهليوم الخامل محل الهواء الموجود داخل الصندوق بحيث لا يزيد التركيز النهائى للأكسچين المتبقى بأكثر من 1% مع ضبط درجة الرطوبة النسبية للغاز داخل الصندوق بحيث تتراوح بين 30 – 40% فغاز الهليوم الخامل حول صفحات المصحفين يوقف التأثير المدمر لغاز الأكسچين بسبب إنخفاض تركيزه مما يمنع التدهور التأكسدى كما إقترح د/محمد إبراهيم بإحدى الصحف القومية بعرض هذا الصندوق الزجاجي إما فى مكان يخصص له فى مقام سيدنا الحسين بن على رضى الله عنه أو فى المتحف الإسلامى بحيث يتاح لعامة الناس الفرصة لمشاهدتها.....



مصحف سيدنا عثمان بن عفان (رضى الله عنه)

أما عن فكرة إستخدام هذه الطريقة ففى المتحف المصرى للآثار يتم إستخدام غاز النيتروچين وهو غاز خامل ولكن الهليوم أثبتت التجارب إنه أفضل منه.

حكاية وثيقتى إستقلال أمريكا والهند

كما أشار دكتور/ محمد إبراهيم أيضاً بأنه تم بالفعل إستخدام طريقة (غاز الهليوم الخامل) فى حفظ وثيقة إستقلال الشعب الأمريكى والذى يتم عرضها فى مبنى الكونچرس بواشنطن وأيضاً وثيقة إستقلال الشعب الهندى والتى تعرض فى مبنى البرلمان الهندى بنيودلهى.. ومن هنا ومن باب أولى أن نحتفظ بأقدم وأعز أثر من الآثار الإسلامية وهما مصحفا عثمان بن عفان وعلى بن أبى طالب رضى الله عنهما.

دور المصادفة فى إكتشاف الباحثة المصرية

لقد إستطاعت الباحثة المصرية حنان السيد محمود حسن ومن خلال بحثها للماچيستير أن تزيل التراب عن مخطوطات نادرة وهو حدث يعتبره البعض حدثاً عالمياً وأيضاً إنجاز حيث أن هذه المخطوطات يرجع تاريخها لأكثر من أربعمائة عام وقد إكتشفت هذه المخطوطات فى مسجد أثرى ومعهد أزهرى قديم... وهذا ما أكدته من خلال حديثها لجريدة «الأخبار» المصرية، فلقد لعبت المصادفة دوراً كبيراً فى حياة الباحثة حنان السيد حيث عثرت على هذه المخطوطات بالصدفة أثناء رحلتها البحثية للماچستير، وكانت هذه المخطوطات ليست أهميتها وقيمتها ترجع فقط إلى تنوع الكم المعرفى الذى يشمل علوم مختلفة وإنما أيضاً هناك نسخ أصلية (بخطوط مؤلفيها) ونسخ أخرى يرجع بعضها إلى بداية القرن السابع الهجرى

كنزنا الذى نجهله

بوازع دينى دفين وبإخلاص شديد قامت هذه الباحثة المصرية بفهرسة هذه المخطوطات مع عمل جرد كامل لجميع المجلدات حيث كانت متناثرة مع وجود تداخل كبير بين بعضها البعض. وبعد عمل الفهرسة بالكامل لمكتبة تابعة للمعهد الأزهرى أتضح أن بها 366 مخطوطاً تم الكشف منها عن 55 عنواناً و90 نسخة و30 مجلداً وهى مجمل الفارق بين سجل المكتبة والحصر الواقعى لها فلم تتردد الباحثة حنان السيد فى تسخير جهدها ووقتها وطاقتها فى تحقيق هذا الإنجاز للكشف عن هذه الثروة الخطية الهائلة.

الباحثة المصرية حنان السيد محمود

رحلة المعاناة...

وبعد أن إنتهت من الفهرسة بدأت رحلة معاناتها لأن بعد أن أصبح لديها حصر كامل بالمخطوطات التى كشفت عنها وحرصاً عليها من الضياع طلبت إثبات ذلك ولكنهم إعتزروا لها بحجة أن السجل عهده حكومية غير قابلة للتغيير!!! بجانب ضغوط ومساومات مختلفة تعرضت لها هذه الباحثة من جهات مختلفة لمعرفة أماكن المخطوطات وغيرها أيضاً من الإغراءات التى تحولت لبعضها إلى تهديدات بشتى أنواع الإيذاء كل ذلك وهى لا تبالى حتى تصل هذه المخطوطات إلى أصحابها الأصليين فى الأزهر ووزارة الأوقاف، كما إنها طالبت عدة مرات بطلب للحصول على وظيفة تعويضاً لما عانته بسبب المحافظة على هذه المخطوطات بجانب تأخر رسالتها العلمية.... فلها منا كل إحترام وتقدير لما بذلته من مجهود حفاظاً على تراثنا الإسلامى المجهول...قال تعالى «إن الله لا يضيع أجر من أحسن عملاً» صدق الله العظيم.

عزيزى القارئ لدينا كنز لا نعرف قيمته وهذا يمثل قمة الإهمال واللامبالاة .. فعلينا كعرب ومسلمين أن نفخر بما نملك ونبحث عنه ونحافظ عليه ونشجع كل من يسعى لذلك .... لأن من ليس لديه ماض .. ليس لديه حاضر....

منوعات إنترناشيونال

مشاهير .. وقوتهم الخارقة بأسنانهم !!!

يعتبر البلجيكى «جون ماسيس» الشهير باسم «هرقل» صاحب أقوى أسنان فى العالم ففى 8 نوفمبر عام 1978م قام بعرض لإثبات قوته فسحب بأسنانه ثلاث عربات سكة حديد تزن أكثر من 136 طناً .. وقد جرى هذا فى ضواحى مدينة «استوكهلم» العاصمة السويدية.

وفى لوس أنجلوس أستطاع ماسيس فى السابع من أبريل عام 1979م أن يمنع طائرة هليكوبتر من الإقلاع عن طريق الإمساك بقطعة بين أسنانه متصلة بكابل سبق تثبيته فى الطائرة.

من عالم الحيوان: كيف يبقى التمساح تحت الماء طويلاً ؟!!

قام العلماء فى الولايات المتحدة الأمريكية بدراسة جسم التمساح تحت الماء فوجدوا أنه يستطيع أن يبقى تحت الماء لمدة ساعتين كاملتين قبل أن يشعر بحاجته إلى أكسجين الهواء وعدوا

- ضربات قلبه عند ذلك فوجدوا أنه ينبض نبضتين أو ثلاث نبضات فقط فى الدقيقة.

إسلاميات:

روى الترمذى عن أبى هريرة - رضى الله عنه - قال:

قرأ رسول الله (صلى الله عليه وسلم) هذه الآية: «يومئذ تحدث أخبارها»

قال: أتدرون ما أخبارها؟

قالوا: الله ورسوله أعلم.

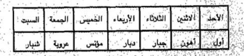
قال: فإن أخبارها أن تشهد على كل: عبد أو أمة بما عمل على ظهرها.. تقول: عمل يوم كذا .. كذا وكذا، فهذه أخبارها.

هل تعلم ؟؟!!

* أن قوة الفيل تعادل قوة 147 رجلاً؟
* وأن الإنسان عند الكلام يستعمل 44 عضلة؟
* وأن أكبر قبر فى العالم هو قبر الفرعون المصرى «خوفو» وهو نفسه هرم خوفو الأكبر؟
* وأن أخطر الحرائق التى شهدها العالم كان حريق لندن الذى شب سنة 1666م واستمر 3 أيام ودمر 13 ألف منزل؟!!!

أسماء أيام الأسبوع فى الجاهلية (قبل الإسلام):

بالطبع لم يتغير عدد أيام الأسبوع ولكن أسماء الأيام هو الذى قد تغير فقد كانت الأسماء كالآتى:



الأحد	الاثنين	الثلاثاء	الأربعاء	الخميس	الجمعة	السبت
أول	أهون	جبار	دبار	مؤنس	عروبة	شبار

ألغاز

من هى ؟؟!!

تسلمت فتاة دعوة لقضاء العطلة الصيفية فى مدينة الإسكندرية ووجدت مكتوباً على المظروف:

المرسل (بنت خال بنت أخت والدك)

فهل تستطيع عزيزى القارئ أن تعاونها فى معرفة قريبتها مرسلة الدعوة؟

أى من هى صاحبة الدعوة؟

الإجابة:

من هو أبو بكر الرازى ؟؟

هو طبيب وكيميائى وفيلسوف مسلم عاش بين عامى 865 و 925م. وظل حجة فى الطب حتى القرن 17 .. أعظم مؤلفاته كتاب (الحاوى) وهو أكبر موسوعة طبية عربية .. كما ألف كثيراً من الرسائل فى شتى الأمراض وأشهرها (كتاب الحصبة والجدرى) .. عمل رئيساً لأطباء فى مستشفى ببغداد .. ويعتبر أول من ابتكر خيوط الجراحة وصنع مراهم الزئبق.

همسات:

* لا تنشغل بعيوب الناس .. وتنسى عيوبك.
* قل الحق ولو كان مراً ...
* لا تخف فى الحق لومة لائم ..

دنيا المرأة

من أجل جمال مشرق

لنضارة الوجه

1 - ملعقة صغيرة حبة سوداء مطحونة
2 - ملعقة صغيرة ماء مورد
3 - ملعقة صغيرة زيت لوز
4 - صفار بيضة

تخلط على بعض وتوضع على الوجه لمدة 30 دقيقة ويشطف الوجه بالماء البارد

من أجل شعر أطول

يجفف 4 حزم من البقدونس ويطحن جيداً حتى يصبح ناعماً ويخلط مع أربع ملاعق حناء ويطبخ بزيت الزيتون حتى يغلى ثم يصفا ويحفظ فى زجاجة ويستخدم بعد ذلك إسبوعيا



لوجه مشرق

1 - تفاحة مهروسة
2 - ملعقة صغيرة مايونيز
3 - ملعقة زيت زيتون

يوضع على الوجه لمدة 60 دقيقة ويشطف بالماء الدافئ

لابتسامة جميلة طبيعية (إعتنى بشفتيك)

1 - ضعى قليل من الفازلين على شفتيك ودليكيها بفرشاة أسنان قديمة ليكون شعرها ناعم
2 - ضعى محتوى كبسولات فيتامين E على شفتيك
3 - قومى بتدليك شفتيك قبل النوم بزيت الزيتون أو السمسم



ماسك .. للبشرة الحساسة

1 - ملعقتان كبيرتان من الحليب
2 - ملعقتان صغيرتان من عصير البرتقال
3 - ملعقة صغيرة من زيت اللوز الحلو

يوضع لمدة 30 دقيقة ويشطف بالماء ويوضع بعد ذلك الكريم المرطب

البشرة الدهنية

1 - ملعقة كبيرة من العسل الأبيض
2 - صفار بيضة
3 - ملعقة كبيرة من دقيق الذرة

يوضع لمدة 25 دقيقة ويدلك بلطف ويشطف بالماء

لوجه ساطع

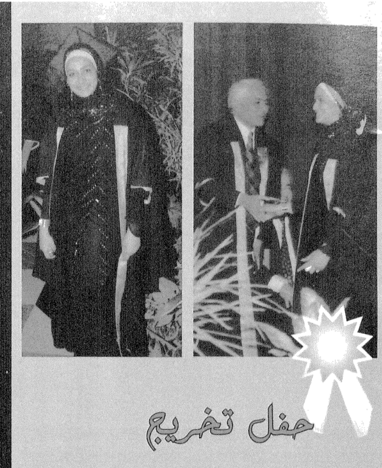
1 - ملعقة كبيرة حبيبات خميرة
2 - ملعقة كبيرة زبادى (روب 2 علبة)

تخلط وتترك على الوجه حتى تنشف الخلطة ويشطف بماء دافئ

ماسك .. للبشرة الجافة (قناع العسل واللوز لترطيب البشرة)

1 - ملعقتان كبيرتان من دقيق سريع الذوبان (النخالة)
2 - ملعقتان كبيرتان من العسل الصافى
3 - ملعقتان كبيرتان من حليب منزوع الدسم (الدهن)
4 - نصف كوب من اللوز المقشور المنقوع بالماء الساخن

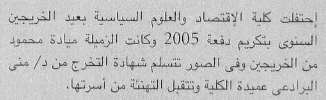
يوضع الخليط لمدة 10 دقائق ثم يتم شطفه بالماء وبعد ذلك يتم وضع كريم مرطب





حفل تخريج

إحتفلت كلية الإقتصاد والعلوم السياسية بعيد الخريجين السنوى بتكريم دفعة 2005 وكانت الزميلة ميادة محمود من الخريجين وفى الصور تتسلم شهادة التخرج من د/ منى البرادعى عميدة الكلية وتتقبل التهنئة من أسرتها.



مصر للطيران

تكرم المتميزين من منسوبى الدعايا والإعلام فى موسم الحج

قام المهندس عاطف عبد الحميد رئيس الشركة القابضة لمصر للطيران نيابة عن وزير الطيران الفريق أحمد شفيق بتكريم المتميزين فى موسم الحج بعد نجاحه. وقال فى حفل التكريم أن تنفيذ دليل الإجراءات المتكامل الذى أعدته مصر للطيران كافة والجهات المسئولة والعاملون فى موسم الحج كان له أبلغ الأثر فى نجاح الموسم وكذلك التنسيق التام مع السلطات السعودية التى قدمت كافة جهودها لتحقيق هذا وكذلك السفارة السعودية بمصر ووزارة الحج ووكيل الخدمة وسلطات مطار جدة..

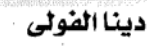




يسرية رجب



عبد العظيم صدقى



دينا الفولى

* يسرية رجب: المستشار الإعلامى للسيد وزير الطيران المدنى ومدير عام الدعاية والإعلام بمصر للطيران قامت بجهود مضنية فى عمل الترتيبات الخاصة بالتغطية الإعلامية لمعرض الطيران الدولى أفيكس 2006 بشرم الشيخ ودعوة الصحفيين وقنوات التليفزيون ومتابعة إجراءات سفرهم وإقامتهم .. إنها حقاً طاقة فعالة لإنجاح المعرض إعلامياً.

* عبد العظيم صدقى: مدير النشر والإعلام تم تكريمه ضمن المتميزين بمناسبة نجاح موسم الحج لدوره المتميز فى التغطية الإعلامية مع بعثة الحج بجده فضلاً عن قيامه بإمداد الصحفيين والإعلاميين بأخبار الحج من جده يومياً وكان بمثابة الدينامو الإعلامى المتخصص فى رفع الشئون المعنوية لأفراد البعثة.

* دينا الفولى : بإدارة الدعاية والإعلام تم تكريمها لأدائها المتميز فى موسم الحج .. من جيل الشباب تتفوق كل يوم على نفسها .. ولاشك أن تكريم شخصين من الدعاية فى مناسبة واحدة هو تكريم لجهاز الدعاية والإعلام بمصر للطيران.

المؤتمر السنوى لمنظمة الفياتا العالمية

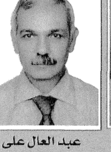
* عقدت منظمة الفياتا العالمية مؤتمرها السنوى بمدينة زيورخ بسويسرا الفترة من 24 مارس إلى 26 مارس 2006.
* وقد مثل شعبة خدمات النقل الدولى فى هذا المؤتمر وفداً برئاسة السيد اللواء/ مازن نديم نائب رئيس الشعبة والسيد/ عصام الشاذلى والسيد/ عبدالعال على أعضاء مجلس إدارة الشعبة وحضروا إجتماعات منطقة إفريقيا والشرق الأوسط ولجان الجمارك والشحن الجوى والنقل الدولى متعدد الوسائط واللجنة القانونية.
* كما قدمت الشعبة ورقة عمل خاصة بالإجراءات الجمركية وإجراءات تبخير البالتات والصناديق الخشبية والبيانات المطلوب وضعها على البضائع الواردة لمصر.

كما عرض الوفد على منظمة الفياتا ترجمة إصدارات الفياتا (معجم مصطلحات الشحن الدولى والدليل القانونى الخاص بالشحن الدولى).



مازن نديم


عصام الشاذلى


عبد العال على

رسالة ماجيستير

تم مناقشة رسالة الماجستير المقدمة من الدارس محمد على جنينة بعمادة دراسات السلامة البحرية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى تحت عنوان:

تطوير نظم السلامة الشخصية لفريق مكافحة تلوث البيئة البحرية بالنفط

وقد تم مناقشة كافة المشاكل والأخطار التى يتعرض لها فريق مكافحة تلوث البيئة البحرية بالنفط فى حين أهتمت معظم الرسائل العلمية السابقة بحماية البيئة البحرية ولم تتطرق أى منهم إلى الإهتمام بسلامة الأفراد أو القائمين على عملية المكافحة.

وأسرة المجلة تهنئ الأستاذ/ محمد على جنينة بحصوله على درجة الماجستير قسم الدراسات العليا البحرية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى. بتقدير أمتياز ونتمنى له مزيد من التفوق والنجاح

الرماية للمخضرمين



أقام الإتحاد المصرى للرماية برئاسة اللواء طيار/ منير ثابت البطولة السنوية للرواد فى الرماية بأسلحة الخرطوش فى المراحل السنية المختلفة فوق خمسون وستون وسبعون سنة. الرماية كانت على أطباق الحفرة والأطباق المزدوجة والأطباق من الأبراج (الأسكيت)

وكان لنادى الصيد بالإسكندرية نصيب الأسد فى حصد جوائز هذه البطولة حيث أثبت الرواد من كبار السن فى الرماية إستمرار تربعهم على عرش الرماية وأن الخبرة والحنكة هى رصيد لا يستهان به كما أن ثبات الأعصاب وإتزانها والمحافظة على القدر المناسب من اللياقة البدنية هى مفتاح البطولة.

حصل على درع البطولة للمرحلة السنية (أ) الرامى المخضرم/ رفيع السنوسى تلاه الرامى/ رشاد طايع فى الأطباق من الأبراج وأطباق الحفرة.

كما حصل على درع البطولة من المرحلة السنية (ب) اللواء أ ح/ محمد الديب الرامى المخضرم درع فى أطباق الحفرة ودرع فى الأطباق المزدوجة.

وفى المرحلة السنية (ج) حصل الرامى/ كمال متولى على المركز الأول مكرر فى أطباق الحفرة.

وفى المرحلة السنية (د) حصل الرامى/ فوزان المنياوى على المركز الثالث فى أطباق الحفرة وقد أقيم فى نهاية البطولة حفلاً لتوزيع الدروع على السادة الفائزين وتكريمهم وتحفيزهم على الإستمرار لتشجيع الشباب والنشئ.

تكريم أحسن لاعب بفندق مريديان هليوبوليس

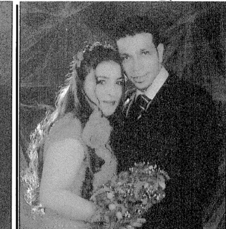


أقامت الإذاعة BBC بفندق مريديان هليوبوليس حفل تكريم بمؤتمر صحفى بمناسبة فوز محمد بركات نجم المنتخب والنادى الأهلى بلقب أحسن لاعب بالقارة الأفريقية وهذا من نتيجة الإستفتاء الجماهيرى الذى تم من خلال الموقع الإلكترونى الإذاعة البريطانية BBC

وفوجئ الحاضرون بدخول الكابتن حسن شحاته وميدو والكابتن أحمد حسن وحارس المرمى عصام الحضرى لتهنئة محمد بركات بفوزه بهذا اللقب المشرف.

ويظهر فى الصورة نهال زمزم مديرة الإتصالات التسويقية والعلاقات العامة وهى ترحب بمحمد بركات لحظة تسليمه الجائزة

مجتمع إنترناشيونال



فى حفل بهيج ضم الأهل والأصدقاء تمت خطوبة الزميلة وسام غنيم على الأستاذ/ طاهر طوسون المحامى وأسرة المجلة تهنئ العروسين وألف مبروك



فى حفل عائلى وبفرحة الأهل والأصدقاء تم بمشيئة الله حفل زفاف الأستاذ/ عماد مصطفى من الشركة الدولية للملاحة والشحن على الآنسة شيماء السيد وتتمنى الشركة السعادة للعروسين



العروسة / إيمان سامى
العريس / ياسر فاروق



العروس منال محمد إبراهيم
العريس محمد عبد الحميد عبد التواب

فنـدق مريديان هليوبوليس



تم أختيار فندق ميريديان هليوبوليس لإقامة قصيرة للداعى الإسلامى المعروف د. عمرو خالد حيث كان فى إستقباله كلا من يورج ليمبر مدير عام الفندق ونهال زمزم مديرة الإتصالات التسويقية والعلاقات العامة.
وأعرب يورج ليمبر سعادته بأختيار د. خالد فندق ميريديان هليوبوليس متمنيا له إقامة سعيدة بطابق الرويال كلوب حيث الخدمة المميزة التى ترضى جميع الأذواق.
ويظهر فى الصورة التذكارية يورج ليمبر د. عمرو خالد ونهال زمزم.



رشا وادى

يحرص فندق مريديان هليوبوليس بتقديم كل ما هو جديد ومتميز وفى هذا الإطار تم مؤخرا إفتتاح المطعم التايلاندى الجديد رشاوادى Racha-wadee حيث يقدم طهاه من أصل تايلاندى ذوى خبرات عالية في فن الطهى أطباق متنوعة لا مثيل لها تلبى مختلف الأذواق بالإضافة إلى حسن الضيافة الرفيعة المعروف بها بفنادق مريديان.



المهندس عمرو عبد الهادى والدكتوره إسراء مصطفى
ألف مبروك الزفاف السعيد وبالرفاء والبنين

عيد ميلاد سعيد



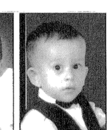
بريهان هانى الفايد

إحتفلت عائلة النحراوى بعيد ميلاد أحفادها هايدى حشمت يوسف وأحمد حشمت يوسف عقبال 100سنة



محمود محمد حنفى

رنا محمود محمد



محمود محمد البطل



جنى رفاعى إبراهيم





WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

The pulse of goods around the world, all day and all night

With the largest fleet of container ships connected to a worldwide network of trucks and trains, APL can be relied on to move your goods around the world

Dubai Regional Office:
Telephone: (01) 521304

Sokhna Port Office:
Sokhna Port, Suez.Egypt
Tel.:+2062-3710060
Fax: +2062-3710061

Cairo Office:
5, Farid St., Heliopolis
Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591
4141592, 4141593
Fax: 2-(02) - 4141885

Alexandria Office :
10, Romanian Museum St.,
Al Messalah- Attareen
Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)
Fax: 2-(03)- 4805786

Port Said Office:
21, Al Gabrty St.
Tel: 2-(066)- 3352940, 3352941
3352942
Fax: 2-(066)-3352943

